WORKING PAPER · DOCUMENT DE TRAVAIL

Canadian Transport Commission
Research Branch

Commission canadienne des transports
Direction de la recherche

Offre de services de transport intermodal

Présentation des résultats de l'enquête de 1979

DT 20-84-18

Canada

OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT INTERMODAL

Présentation des résultats de l'enquête de 1979

par

Michel Archambault

Analyse des industries de transport

Division de la Recherche

Commission canadienne des transports

DT 20-84-18

Août 1984

Premier tirage, décembre 1984

Commission canadienne des transports
15, rue Eddy, 15e ét., Ottawa-Hull K1A 0N9

©Droits de la Couronne réservés, 1984
(Commission canadienne des transports)
Citations et reproductions partielles
permises avec reconnaissance de la source.

Imprimé au Canada

Commission canadienne des transports | Canadian Transport Commission

Avant-propos

Les développements technologiques, au cours des quinze dernières années, dans le domaine du transport international de marchandises ont induit une nouvelle approche de la part d'un grand nombre d'entreprises de transport. D'une approche traditionnelle, axée principalement sur un acheminement unimodal, la nouvelle approche met l'emphase sur la chaîne de transport - le concept d'intermodalisme. Selon ce concept, les marchandises sont acheminées successivement par plus d'un mode de transport de leur point d'origine jusqu'à leur point de destination.

Le présent rapport est une présentation analytique des résultats d'une enquête par questionnaire, menée en 1980, auprès de diverses entreprises de transport qui ont indiqué être participantes à une offre de services de transport intermodal. Le but visé par le présent rapport était de caractériser la nature de l'offre des services de transport intermodal dans le cadre des acheminements internationaux du commerce canadien. Même si l'étude ne peut prétendre couvrir l'ensemble des éléments de l'offre de transport intermodal, elle ne permet pas moins de fournir, pour la première fois, un examen de certains aspects importants de l'offre de ces services au Canada.

On s'attend à ce que les résultats de cette étude soient utiles aux divers organismes concernés par la prestation de tels services et qu'ils puissent contribuer à une meilleure compréhension de l'existence et du développement du transport intermodal au Canada. Les opinions exprimées dans ce rapport sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement celles de la Commission canadienne des transports.

Le directeur exécutif
de la recherche,

G. Hariton

G. Hariton

Canada

Remerciements

L'auteur de l'étude tient à remercier, tout particulièrement, M. Hiroshi Kurasawa, Chef des Programmes internationaux, pour son aide et ses remarques précieuses lors de la rédaction et de la préparation finale de ce rapport. L'auteur a également bénéficié lors de la rédaction du rapport des commentaires de M. Jérôme Faivre, lesquels ont été grandement appréciés.

D'autre part, l'auteur aimerait souligner que ce rapport n'aurait pu être mené sans le concours de nombreuses autres personnes, au sein de l'Analyse des industries de transport, qui ont participé à une ou plusieurs des étapes de cette étude. Plus particulièrement, l'auteur tient à souligner l'apport de Diane Frédérick, auxiliaire de recherche, lors des étapes de la collecte et de la vérification des informations transmises par questionnaire de même que lors de l'enregistrement et du traitement de ces informations par informatique.

Enfin, la réalisation de cette enquête par questionnaire n'aurait pu être possible sans la collaboration des diverses associations canadiennes de transporteurs et de transitaires, et des entreprises ayant bien voulu répondre au questionnaire. Ne pouvant les remercier nommément, l'auteur désire simplement les en remercier.

En dépit de cette collaboration et de l'aide dont il a bénéficié, l'auteur assume la responsabilité des erreurs ou des omissions que pourrait contenir le présent rapport.

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre 1	INTRODUCTION		1
	1.1	Portée de l'étude	1
	1.2	Objectifs	1
	1.3	Limitation de l'enquête et de l'étude	3
Chapitre 2	RÉSUMÉ ET OBSERVATIONS GÉNÉRALES		5
	2.1	Les offreurs de services intermodaux	6
	2.2	L'offre de services de transport intermodal	7
	2.3	Dimension géographique	9
	2.4	Types de connaissements de transport	9
Chapitre 3	MÉTHODOLOGIE		13
	3.1	Nature de l'enquête	13
	3.2	Entreprises de transport visées et taux de réponse	13
	3.3	Dépouillement, vérification et codification des questionnaires	15
	3.4	Commentaires particuliers sur le questionnaire	17
	3.5	Compilation des résultats	19
Chapitre 4	LE TRANSPORT INTERNATIONAL ET L'APPROCHE INTERMODALE		21
Chapitre 5	OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT INTERMODAL		27
	5.1	Dimension strictement modale de l'offre de services de transport intermodal	27
	5.2	Structure de l'offre de services de transport intermodal	30
		5.2.1 Contrôle de la condition nécessaire	33
		5.2.2 Contrôle de la condition nécessaire et suffisante	35
		5.2.3 Entrepreneurs de transport multimodal	36
	5.3	Types d'entreprises de transport intermodal	42
	5.4	Environnement géographique	44

Chapitre 6 PARTICIPATION CANADIENNE A L'OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT INTERMODAL 49

6.1 Entreprises canadiennes de services de transport intermodal 49

6.2 Taille de l'entreprise de transport intermodal international 51

Chapitre 7 TYPES DE DOCUMENTS DE TRANSPORT LORS D'UN TRANSPORT COMBINÉ INTERNATIONAL 55

7.1 Aperçu général 55

7.2 Description par groupe d'entrepreneurs 58

7.2.1 Les transporteurs maritimes 58

7.2.2 Les entrepreneurs de services connexes au transport 59

7.2.3 Les transporteurs aériens 61

7.2.4 Les transports terrestres 62

LEXIQUE 69

LISTE DES RENVOIS 71

EXEMPLAIRE DU QUESTIONNAIRE 73

LISTE DES ENTREPRENEURS AYANT RÉPONDU A L'ENQUÊTE 75

TABLEAUX

3.1 Participation à l'enquête 14

3.2 Résumé de la nature des réponses: Enquête de 1979 (Nombre d'entrepreneurs) 16

1 Dimension strictement modale de l'offre de services de transport intermodal: Enquête de 1979 - Nombre d'entrepreneurs 28

2	Combinaisons de prestations directes et indirectes de service de transport intermodal: Enquête de 1979 - Transporteurs respectant la condition nécessaire et suffisante	34
3	Offre de services de transport intermodal selon le type d'engagement assumé par l'entrepreneur: Enquête de 1979 - En pourcentage	37
4	Types d'entrepreneurs de transport intermodal: Enquête de 1979 - En pourcentage	41
5	Offre de services de transport intermodal selon les régions outre-mer et le type d'engagement: Enquête de 1979 - Nombre de transporteurs	45
6	Dimension géographique de l'offre de services de transport intermodal	46
7	Calcul des coefficients de corrélation: Enquête de 1979	48
8	Participation canadienne dans l'offre de services de transport intermodal: Enquête de 1979 (Nombre d'entrepreneurs)	50
9	Recettes d'exploitation versus le type de responsabilité: Enquête de 1979	52
10	Connaissements de transport utilisés lors d'un transport intermodal international: Enquête de 1979	56
11	Conditions habituelles de responsabilité et obligations de l'entrepreneur en transport intermodal: Enquête de 1979	64

FIGURES

1	Résumé de l'offre de services de transport intermodal international: Enquête de 1979	11
2	Structure d'offre de services de transport intermodal - Examen de la condition nécessaire: Enquête de 1979	32
3	Caractérisation de l'offre de services intermodaux - Enquête de 1979	53

CHAPITRE 1

INTRODUCTION

La présente étude constitue une présentation et une analyse des résultats d'une enquête par questionnaire menée en 1980 auprès des transporteurs maritimes, ferroviaires, routiers et aériens, et les transitaires et assimilés exploitant des services de transport international au Canada. L'objet de l'enquête portait sur l'offre de services de transport intermodal au Canada et faisait référence aux activités de l'année 1979. L'enquête fut entreprise par la Direction de la recherche de la Commission canadienne des transports.

1.1 Portée de l'étude

L'enquête de 1979, et de ce fait la présente étude, porte premièrement sur les entrepreneurs de services de transport pour lesquels leurs activités seraient partiellement ou fortement orientées vers l'offre de services de transport international impliquant plus d'un mode pour l'acheminement des marchandises. Deuxièmement, les entreprises sujettes d'enquête sont membres de l'une des associations suivantes: la 'Canadian International Freight Forwarders Association', la 'Shipping Federation of Canada', en plus des compagnies maritimes membres de conférences maritimes desservant le Canada, la 'Association of Airline Representatives in Canada', la 'Air Transport Association of Canada' et enfin, la 'Canadian Trucking Association'.

1.2 Objectifs

Le présent rapport se veut une analyse de l'offre de services de transport international où plus d'un mode est utilisé, telle qu'elle se présentait en 1979. Ainsi, une distinction de l'approche traditionnelle en transport international et de l'approche intermodale du transport des marchandises y est présentée. Plus particulièrement, l'étude vise à différencier les concepts de transport intermodal, de transport intermodal segmenté et de transport multimodal tels qu'entendus par la Convention de

1980 des Nations Unies sur le transport multimodal des marchandises. Les points majeurs suivants sont traités:

- offre de services de transport intermodal en termes des types d'entrepreneurs impliqués, des combinaisons modales et des services connexes (de support) au transport intermodal international;

- différenciation de l'offre directe (l'entrepreneur est propriétaire du service qu'il offre) et de l'offre indirecte de services de transport (l'entrepreneur sous-contracte une autre entreprise de transport pour offrir le ou les services qu'il offre au chargeur) permettant, entre autres, de faire ressortir l'importance relative des entrepreneurs de transport international dits intégrés (i.e., propriétaires d'au moins deux modes différents de transport);

- distinction entre les entrepreneurs agissant à titre de 'principal' et ceux agissant comme simple agent et ainsi, approximer le segment de l'offre de services intermodaux pouvant correspondre à une offre de services de transport multimodal tel que définie par la Convention de 1980;

- grandes régions outre-mer où un service de transport intermodal peut être offert;

- participation canadienne dans l'offre de services intermodaux, en termes du nombre d'entrepreneurs impliqués et de l'ordre de grandeur des recettes en transport que les entreprises canadiennes et non-canadiennes ont déclarées pour l'année 1979 et finalement,

- types de connaissements de transport utilisés lors d'un transport intermodal international.

1.3 Limitation de l'enquête et de l'étude

L'ensemble des statistiques et informations colligées dans le présent rapport sont tirées des questionnaires transmis par les entreprises ayant répondu au questionnaire.

Indépendamment de l'incidence des méthodes et concepts utilisés, la qualité des données repose avant tout sur l'exactitude des renseignements déclarés par les différents répondants et du taux de réponse. La vérification des questionnaires et la réalisation d'entrevues auprès de certaines entreprises permettent d'escompter une meilleure qualité et interprétation des informations fournies. Un nombre total de 450 entreprises furent sollicitées desquelles 188 ont répondu, pour un taux global de réponse de 42 % - un taux de réponse généralement considéré comme normal lors d'enquêtes par questionnaire. Le Chapitre 3 aborde plus en détail les points touchant le questionnaire, les étapes de vérification et celles de la compilation des données.

Le lecteur notera d'autre part que la très grande majorité des résultats présentés dans cette étude sont établis en termes du nombre d'entreprises ayant répondu. Cette unité de mesure n'est pas nécessairement le meilleur indicateur de part de marché ou de mesure d'importance relative. Des données exprimées en termes des recettes d'exploitation, de la valeur totale du commerce impliqué ou encore du tonnage des marchandises acheminées par transport intermodal pourraient être plus appropriées.

Finalement, on pourrait questionner l'utilité de présenter des résultats d'enquête portant sur l'année 1979. La motivation première d'une telle présentation est que très peu de documents traitent spécifiquement de la question de l'offre de services de transport intermodal dans une perspective canadienne. Deuxièmement, c'est la première fois qu'une telle enquête est menée au Canada sur le sujet. Le présent rapport pourra ainsi contribuer à une meilleure perception et compréhension du développement et de l'existence actuelle du transport intermodal international au Canada. La réalité du transport international, aussi bien de la part du chargeur que des

entrepreneurs engagés sur ce marché de transport, impose de plus en plus un raisonnement en termes de transport global et non de mode par mode pris individuellement.

CHAPITRE 2

RÉSUMÉ ET OBSERVATIONS PRINCIPALES

Selon une étude récente, la valeur totale des mouvements de marchandises générales utilisant deux modes différents ou plus de transport aurait représenté en 1979 près de 40 % de la valeur totale du commerce extérieur canadien de marchandises générales, réalisé avec d'autres pays que les États-Unis.[1] Ce chiffre démontre sans équivoque qu'une part importante du transport international de marchandises s'organise et se réalise selon l'approche intermodale de la distribution des marchandises. À un besoin (une demande) de faire acheminer une marchandise, l'approche intermodale y répond en envisageant tous les modes ou toutes les combinaisons de modes susceptibles d'y satisfaire et en considérant les avantages et désavantages associés à chacune des options considérées.[2]

L'objet du présent rapport est de présenter et d'analyser les résultats de l'enquête par questionnaire sur certains aspects de l'offre de services de transport intermodal au Canada, enquête portant sur les activités en transport réalisées en 1979. Quatre grandes questions sont étudiées:

- Qui participe à l'offre de transport intermodal? (types d'entrepreneurs - participation canadienne vs étrangère).
- Comment ces services sont-ils offerts?
- Quelles sont les principales régions outre-mer desservies (ou pouvant être desservies) par des services de transport intermodal?
- Quels types de connaissements sont utilisés?

Le présent chapitre résume les principales observations qui se dégagent du rapport.

2.1 Les offreurs de services de transport international intermodal

1. Les transporteurs maritimes et les transitaires sont les principaux offreurs de services de transport intermodal international au Canada. Toutefois, les transporteurs maritimes tendent très majoritairement à agir en tant que principal alors que les transitaires agissent généralement à titre d'agent.

2. Les entrepreneurs de transport pouvant être qualifiés d'entrepreneur de transport multimodal, tel que défini par la Convention de 1980 des Nations Unies, ne regroupent que 14 % (16) des entreprises ayant déclaré être participantes à une offre de services de transport intermodal. Les transporteurs maritimes comptent pour 70 % des entrepreneurs multimodaux, ainsi identifiés en 1979, et les transitaires pour 25 %.

3. Quant aux transporteurs routiers et ferroviaires, ces derniers ressortent agir essentiellement à titre de sous-contractants et/ou d'agents, lors d'un transport intermodal outre-mer. Leur implication en tant que principal ne le serait que lors d'un transport nord-américain des marchandises.

4. Les observations d'enquête à l'égard des transporteurs aériens tendent à appuyer la thèse voulant que les services intermodaux offerts par ces derniers correspondent, dans la majorité des cas, à l'activité de collecte et livraison des marchandises. Les combinaisons modales offertes par les transporteurs aériens ne comporteraient qu'un segment de transport routier.

5. En 1979, 60 % des entreprises pouvant offrir, directement ou indirectement, un acheminement des marchandises par au

moins deux modes différents de transport étaient sous contrôle canadien, contre 35 % sous contrôle non-canadien. Les 5% restant constituent des entreprises pour lesquelles il n'a pas été possible d'établir la nature du contrôle. D'autre part, plus de 80 % des entreprises sous contrôle canadien n'agissent qu'à titre d'agent, lorsqu'elles organisent ou participent à un transport intermodal, alors que près de 60 % des entreprises non-canadiennes pourraient agir à titre de principal.

6. Tel qu'attendu, la taille de l'entrepreneur de transport intermodal (ETI) agissant à titre d'agent, approximée par ses flux de recettes tirées de l'activité transport, est nettement inférieure à celle de l'entrepreneur en transport agissant à titre de principal (ETM). L'ETI agissant comme agent dégage dans 65 % des cas des recettes (pour 1979) n'exédant pas les 2,5 millions de dollars, tandis que les ETM se caractérisent dans 25 % des cas par des recette oscillant entre 5,0 et 20,0 millions de dollars et dans 40 % d'autres cas par des recettes supérieures à 20,0 millions de dollars.

7. De façon générale, l'ETI sous contrôle canadien est de taille moindre que celle de l'ETI sous contrôle non-canadien. Toutefois, à l'égard des ETM, le niveau des recettes tirées de l'activité transport ressort très comparable entre les ETM sous contrôle canadien et les ETM sous contrôle étranger.

2.2 L'offre de services de transport intermodal

8. L'offre d'un service de transport intermodal tend à s'organiser plus fréquemment à l'égard du trafic maritime international qu'à l'égard du trafic aérien

international. En 1979, des 118 répondants, 72 % ont déclaré pouvoir offrir au chargeur un service intermodal comportant un segment d'acheminement maritime des marchandises, alors qu'un acheminement par voie aérienne ne serait offert que par 59 % des répondants. D'autre part, plus d'un entrepreneur sur deux (si on exclu les transporteurs aériens) ont indiqué pouvoir offrir un service intermodal spécialisé de demi-pont terrestre. Ce service, par définition, implique la substitution d'un acheminement strictement maritime par un transport intermodal des marchandises comportant au moins un mode terrestre en plus du maillon maritime.

9. Des entreprises ayant répondu et pouvant être qualifiés d'entrepreneurs de transport intermodal, 57 % n'offriraient directement aucun service de transport proprement dit, 35 % offriraient directement un seul service de transport et seulement 8 % correspondraient à des exploitants de services de transport intégré; dans le sens qu'ils possèderaient au moins deux modes différents de transport.

10. Des entreprises de transport intermodal, les trois quarts ont indiqué devoir sous-contracter d'autres entreprises de transport (soit des transporteurs pour compte d'autrui soit des entreprises de services auxiliaires au transport) de manière à pouvoir offrir un service complet de transport intermodal. L'autre quart des entrepreneurs de transport intermodal, ayant déclaré avoir recours, soit à une (des) entreprise(s) filiale(s), soit à une (des) entreprise(s) indépendante(s), se composent essentiellement de transitaires (à 71 %) et de transporteurs maritimes (à 14 %). Dans la très grande majorité de ces cas, l'entreprise filiale correspond à une entreprise de services auxiliaires au transport (par

exemples, de groupage de marchandises, de manutention de conteneurs aux lieux de transbordement terminal ou encore d'entreprises d'entreposage).

2.3 Dimension géographique de l'offre de services intermodaux

11. La prestation d'un service de transport intermodal et d'un service de transport multimodal ressort étroitement liée à l'importance relative du commerce de marchandises générales en provenance ou à destination d'une région géographique donnée. C'est ainsi que l'offre de services intermodaux et, tout particulièrement, la prestation de services multimodaux est très notable à l'égard des pays d'Asie et d'Europe de l'Ouest alors qu'elle est moins marquée vis-à-vis les marchés des Amériques centrale et du Sud.

2.4 Types de connaissements de transports

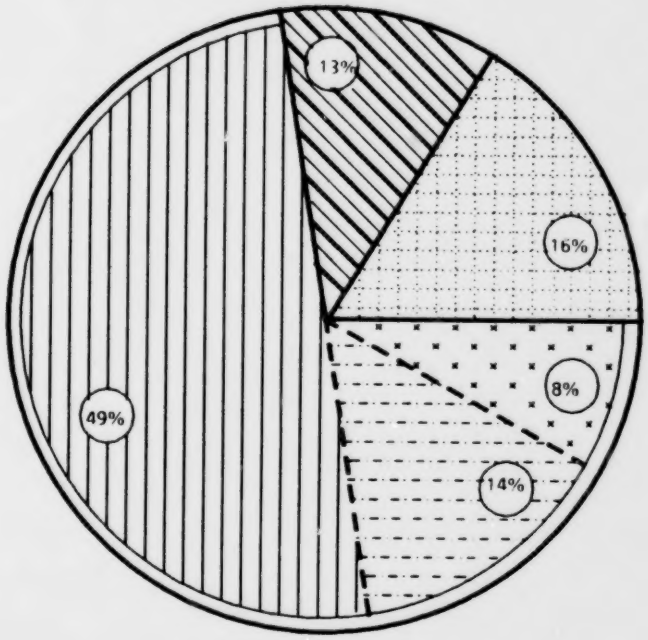
12. Un développement au cours des dernières années au Canada du transport intermodal international des marchandises se reflète par une utilisation de documents de transport conçus spécifiquement pour un transport intermodal, de bout en bout, par un contrat et un document uniques. C'est ainsi que si en 1975 le document de transport intermodal créé par la Fédération internationale des Associations de transitaires et assimilés, dit le FIATA bill of lading (F.B.L.), n'était pas utilisé au Canada, en 1979, 14 transitaires (sur 56 ayant indiqué être participant à une offre de services de transport intermodal) ont déclaré pouvoir utiliser un tel document. Il peut être noté par ailleurs que neuf d'entre eux sont des transitaires sous contrôle canadien. Ce document établit le rôle du transitaire comme principal. Quant au document de la Chambre de commerce international (CCI),

le "document de transport combiné", son utilisation serait toujours très limitée au Canada.

13. Les transitaires utilisent également grandement le connaissement direct mais, à l'opposé des transporteurs maritimes, la majorité des transitaires agissent à titre d'agent lorsqu'ils émettent un tel document.

14. Dans le contexte d'un transport intermodal, les transporteurs aériens utilisent très majoritairement la lettre de transport aérien, dont les règles et conditions sont régies par la Convention de Varsovie.

Figure 1
Résumé de l'offre de services de transport intermodal international
Enquête de 1979



Catégorisation des entreprises ayant déclaré être participantes à une offre de services de transport intermodal:

Entreprises strictement sous-contractantes

Entrepreneur de transport intermodal international**

Entreprises de transport segmenté*

Entrepreneur de transport multimodal (19,0)

Entrepreneur de transport intermodal agissant selon les situations à titre d'agent ou de principal (11,9)

Entrepreneur de transport intermodal international agissant qu'à titre d'agent (69,1)

(100)

* Entrepreneneur pouvant exécuter ou faire exécuter le transport des marchandises par au moins deux modes différents mais ne pouvant offrir directement ou indirectement au moins deux services auxiliaires de transport.

** Entrepreneneur pouvant exécuter ou faire exécuter le transport des marchandises par au moins deux modes différents et pouvant offrir directement ou indirectement au moins deux services auxiliaires de transport.

Source: Commission canadienne des transports, Analyse des Industries de transport.

CHAPITRE 3

MÉTHODOLOGIE

3.1 Nature de l'enquête

Les services de transport intermodal constituent un développement naturel de l'unitarisation et en particulier de la conteneurisation des marchandises. La prestation de ces services très spécialisés constitue une réalité de plus en plus courrante des pratiques des entrepreneurs de transport impliqués dans l'acheminement du commerce international canadien. La prestation de tels services tend à prendre la forme suivante: l'entrepreneur de transport (un transporteur ou une entreprise de services connexes au transport) offre au chargeur d'organiser l'ensemble du transport de la marchandise de son point d'origine à son point de destination. L'objectif de l'enquête visait principalement à identifier les types d'entrepreneurs de transport qui offraient en 1979 de tels services intermodaux de transport au Canada et d'analyser la nature et les caractéristiques de leur offre.

3.2 Entreprises de transport visées et taux de réponse

À l'été 1980, 450 questionnaires furent postés à différentes entreprises opérant au Canada et actives sur le marché du transport international du commerce extérieur du Canada. L'ensemble des renseignements recueillis se rapportent aux activités réalisées par ces entreprises au cours de l'année 1979. Les entreprises enquêtées étaient membres en 1979 de l'une des associations suivantes: la "Shipping Federation of Canada", la "Association of Airline Representatives in Canada", la "Canadian Trucking Association", la "Air Transport Association of Canada" et finalement, la Canadian International Freight Forwarders Association. Par ailleurs, 18 entreprises européennes de transport international, que des revues spécialisées avaient signalées comme pouvant desservir le Canada, ont été également sensibilisées à participer à l'enquête; toutefois seulement une d'entre elles a répondu à notre questionnaire.

TABLEAU 3.1

PARTICIPATION À L'ENQUÊTE DE 1979

Groupes d'entrepreneurs	Postés	Nombre de questionnaires retournés — Nature des réponses: par lettre	par questionnaire	Total	Pas Répondu	Taux de Participation
Ferroviaire	3	1	2	3	-	100,00
Routier	107	27	17	44	63	41,1
Maritime	88	4	21	25	50	43,2
Agence Maritime		8	5	13		
Transitaire	183	8	54	62	102	44,3
Courtier en douanes		10	9	19		
Aérien	51	3	15	18	33	35,3
Entrepreneurs européens en transport	18	3	1	4	14	22,2
TOTAL						
Nombre:	450	64	124	188	262	
Pourcentage:	100	14,2 (34,0)	27,6 (66,0)	41,8 (100)	58,2	

Le tableau 3.1 résume la nature des réponses reçues par groupe d'entrepreneurs. Un taux global de participation de 42 % fut obtenu, soit 188 répondants sur 450 enquêtés. Une liste complète des répondants est présentée en appendice. Par ailleurs, le tableau 3.2 répartit par région d'exploitation les 124 entreprises ayant répondu par questionnaire.

Des entrepreneurs ayant répondu par questionnaire, seulement six (5 %) d'entre eux ont indiqué exploiter leurs services qu'en provenance ou destination des États-Unis. Dans 53 % des cas, les entrepreneurs offriraient ou participeraient à une offre de services de transport intermodal aussi bien à l'égard du commerce canadien réalisé avec les États-Unis que celui complété avec les pays d'outre-mer, tandis que 42 % ne le feraient que dans le cadre d'échanges commerciaux avec les pays d'outre-mer. Quant aux enquêtés ayant répondu par lettre, un seul s'est avéré pouvoir offrir un service de transport intermodal. L'ensemble des autres répondants par lettre se sont déclarés non impliqués dans la prestation de services de transport intermodal.

3.3 Dépouillement, vérification et codification des questionnaires

La qualité des données pouvant être déduite de toute enquête est conditionnelle à quatre grands facteurs: l'interprétation juste des questions relatives au questionnaire, l'exactitude et la consistance des renseignements déclarés par la personne ayant répondu au questionnaire, la lisibilité des informations inscrites sur les questionnaires et enfin, l'absence d'erreurs pouvant se glisser lors du traitement des données originales.

Systématiquement, chacun des questionnaires reçus a été l'objet d'une vérification et d'un contrôle des réponses transmises. C'est ainsi que pour 70 répondants, une demande de renseignements additionnels ou encore d'éclaircissement par téléphone suivit l'étape de contrôle manuel des données recueillies. D'autre part, au cours de l'été 1981, neuf entreprises de transport et trois associations d'entrepreneurs en transport ont été l'objet d'une rencontre à leurs bureaux de Montréal. Ces entretiens téléphoniques et

TABLEAU 3.2

RÉSUMÉ DE LA NATURE DES RÉPONSES
ENQUÊTE DE 1979

(Nombre d'entrepreneurs)

Groupes d'entrepreneurs	Répondu par questionnaire Dans le cadre d'un service intermodal			
	Outre-mer	É.-U.	É.-U. et Outre-mer	Total
Ferroviaire	-	-	2	2
Routier	2	5	10	17
Maritime	19	-	2	21
Agence maritime	3	-	2	5
Transitaire	20	-	34	54
Courtier en douanes	-	-	9	9
Aérien	7	1	7	15
Entrepreneurs européens en transport	1	-	-	1
TOTAL				
Nombre:	52	6	66	124
Pourcentage:	41,9	4,8	53,3	100

Notes: - : Valeur nulle

rencontres ont contribué à améliorer la qualité des données et à diminuer les cas de non-réponse à l'intérieur d'un même questionnaire. Ces étapes complétées, la totalité des données et informations recueillies a été codifiée pour permettre un traitement informatisé. À nouveau, une vérification manuelle systématique de la transcription des données sous forme codée a été faite, assurant ainsi une minimisation des erreurs lors de la dernière étape de manipulation des données originales.

3.4 Commentaires particuliers sur le questionnaire

L'objet de cette section est de soulever les différentes ambiguités et limitations liées à certaines questions ou groupe de questions que comportait le questionnaire, tel qu'elles se sont révélées lors de leur dépouillement et à la suite des entretiens téléphoniques. Un exemplaire de questionnaire utilisé est reproduit en appendice.

Question n^{o} 1:

Cette question a été très bien répondue. Toutefois, un certain nombre de questionnaires nous ont été retournés avec l'inscription manuscrite: "transport intérieur" ou "services unimodaux" ou "non impliqué". Il semble qu'il aurait été justifié d'avoir eu comme première question, l'inscription du type de services offerts puis d'indiquer que seulement les entreprises offrant un service de transport intermodal devaient répondre aux questions suivantes. Les autres entreprises auraient pu être conduites à ne répondre qu'aux questions 8(b), 12 et 13. Il nous est donc impossible d'établir quelle proportion des non-répondants n'ont pas répondu parce qu'ils n'offrent pas de services intermodaux, par opposition à ceux ayant refusé de répondre pour des raisons diverses.

Questions n^{os} 2, 3, et 4:

Ces questions ont été généralement bien répondues. Cependant, certaines limitations ont été constatées. Premièrement, les questions n^{os} 2 et

3 ne permettent pas de savoir si la prestation directe et indirecte des différents services de transport et de services connexes s'effectue (i) uniquement sur le territoire canadien, (ii) aussi bien sur le territoire canadien que non-canadien ou encore, (iii) qu'en territoire non-canadien. Par exemple, si l'entrepreneur en transport nous indique qu'il sous-contracte les services d'un transporteur routier, il nous est impossible de savoir si celà s'applique au transport routier en territoire canadien ou non-canadien ou encore, aux deux possibilités. Deuxièmement, toujours pour les questions nos 2 et 3, les services de courtiers en douanes et de transitaires auraient dû être distingués. Troisièmement, la question no 4 aurait dû différencier les services de transport des services dits connexes. Par ailleurs, un grand nombre de répondants ont coché, à la question no 4, les deux cases du "oui", sans indiquer par contre quels services s'appliquaient à chacune des situations.

Questions nos 8 et 9:

Alors que la très grande majorité des entreprises enquêtées ont répondu aux sous-questions 8(a) ou 8(b), les réponses aux sous-questions 8(c) et 8(d) sont ressorties d'une utilisation hazardeuse. Pour ces deux dernières sous-questions, le taux de réponses n'a pas été élevé et de plus, une incertitude n'a pu être éclaircie à savoir, si le pourcentage s'appliquait strictement au transport intermodal international et non à l'ensemble des activités internationales. Les entreprises ne disposent généralement pas de statistiques distinctes pour le transport intermodal et le transport unimodal. Quant à la question no 9, l'impression dégagée lors du dépouillement des questionnaires était que de nombreuses entreprises n'avaient pas répondu à la question posée mais plutôt, qu'elles avaient indiqué le nombre d'années qu'elles exploitaient leurs services (intermodaux ou pas) à destination ou en provenance des États-Unis ou des pays d'outre-mer.

Questions nos 10 et 11:

La grande majorité des entreprises enquêtées ont répondu à la question relative aux types de documents de transport utilisés lors d'un transport intermodal. Toutefois, seulement un entrepreneur sur deux a transmis un exemplaire desdits documents. Ainsi, de manière à contrôler et vérifier les réponses transcrites aux sous-questions 11(a) et 11(b), on a dû procéder dans plusieurs cas à une vérification par appel téléphonique. Le libellé de ces dernières questions s'est averré très restrictif ou encore trop rigide par rapport à la réalité. En effet, aucune considération n'a été faite pour tenir compte de la possibilité qu'un entrepreneur puisse agir, selon les situations, comme agent et à titre de principal. Par ailleurs, une certaine ambiguïté est ressortie de la part des répondants vis-à-vis les définitions des termes "principal" et "agent". C'est ainsi qu'une vérification systématique à partir des documents transmis fut effectuée et, pour les répondants ayant été recontactés par téléphone, ces questions ont été reposées et clarifiées.

3.5 Compilation des résultats

Une fois complétées les étapes de vérification et de dépouillement des questionnaires, l'ensemble des réponses a été l'objet d'une codification, de manière à pouvoir utiliser le "Statistical Package for Social Sciences", sous sa version utilisable sur micro-ordinateur, dite "SPS". Ce logiciel permet une grande flexibilité d'analyse où plus de deux réponses à des questions différentes peuvent être analysées concurremment. En fait, la totalité des tableaux croisés présentés dans cette étude ont été construits à partir de ce logiciel.

L'ensemble des statistiques présentées dans cette étude fait référence aux transporteurs exploitant leurs services dans le contexte du commerce canadien en provenance ou à destination soit des pays d'outre-mer soit des États-Unis et d'outre-mer et ayant répondu au questionnaire. Il est à noter que le seul entrepreneur européen ayant répondu au questionnaire a été inclu dans le groupe des transitaires lors de l'analyse des résultats.

Par ailleurs, le questionnaire d'un transporteur maritime a été rejeté en raison d'incertitudes non éclaircies et du trop grand nombre de questions sans réponse. Enfin un transitaire ayant répondu par lettre détaillée a pu être inclus dans l'analyse des résultats. Ainsi, pour l'ensemble des tableaux présentés dans cette étude, quelques 118 répondants constituent la population d'enquête soit:

20 transporteurs maritimes
56 transitaires
2 transporteurs ferroviaires
12 transporteurs routiers
14 transporteurs routiers
14 auxiliaires de transport international (courtiers en douanes et agences maritimes).

CHAPITRE 4

LE TRANSPORT INTERNATIONAL ET L'APPROCHE INTERMODALE

Le terme intermodal, dans la prespective du transport international des marchandises, est de plus en plus employé depuis l'unitarisation des marchandises, et tout particulièrement de la conteneurisation. Définissant sommairement le transport intermodal comme l'acheminement d'une marchandise par au moins deux modes de transport, à partir de son point d'origine jusqu'à son point de destination, cette forme de transport remonterait très loin dans l'histoire du commerce maritime international. En effet, il est assez difficile de concevoir qu'un acheminement international des marchandises puisse être strictement unimodal. Les seuls cas véritablement probants d'un transport international unimodal seraient entre deux pays contigus.

Si le transport intermodal n'est pas une réalité opérationnelle si nouvelle, alors pourquoi ce sujet suscite-t-il tant d'intérêt? La réponse se situe en une définition donnée précédemment qui est incomplète. Seule la dimension physique fut considérée. Deux autres aspects du transport intermodal doivent être pris en compte: les arrangements institutionnels et les arrangements opérationnels et commerciaux de liaisons entre les modes. Les arrangements institutionnels englobent l'ensemble des différents aspects de documentation et des régimes de responsabilité de même que l'encadrement juridique et réglementaire pouvant régir l'exécution d'un contrat de transport. Par arrangements opérationnels et commerciaux, il faut entendre l'ensemble des sous-systèmes de support au transport intermodal des marchandises, par exemples: l'enlèvement et la livraison, les opérations terminales et les opérations de transbordement entre les modes.

L'approche traditionnelle d'un transport international des marchandises peut être décrite comme suit: chaque fois qu'il y a changement de mode, il y a changement de régime de responsabilité vis-à-vis les pertes et dommages subis par les marchandises et de plus, des contrats distincts de

transport régissent les différents transporteurs impliqués. C'est ainsi par exemple, que

> "...the road carrier who picks up the goods from the producer's factory would issue a note covering their transport from there to the railhead. At the railhead another document would be issued covering transport from the railhead to the port. The port would take receipt of the goods and the shipowner would issue another document covering the goods until the next port and then further carriers would again be involved, until final delivery to the user".[3]

Cette chaine de transport, où le chargeur contracte séparément chacun des modes de transport, peut être défini comme un transport intermodal segmenté. Chacun des segments de la chaine de transport est régi par un document distinct de transport et un régime de responsabilité propre à chacun des modes.

Sous l'approche "contemporaine" du transport intermodal des marchandises, le chargeur s'adresse à un seul entrepreneur spécialisé de services de transport afin de faire exécuter (ou d'exécuter) l'ensemble du transport de ses marchandises. Ce dernier, en conformité avec les instructions reçues du chargeur, recherche la combinaison de modes la plus adéquate à satisfaire la demande de transport du point d'origine au point de destination; c'est-à-dire, en vue d'un transport "porte-à-porte". Ainsi, cet entrepreneur spécialisé mettra l'emphase sur la complémentarité des modes de transport et non sur leurs différences. À cet égard, il est important de soulever qu'un élément déterminant du choix entre deux types d'acheminements serait l'ensemble des services connexes au transport proprement dit. En particulier les opérations terminales et celles de transbordements intermodaux[4] sont généralement perçues comme deux des composantes d'un

transport intermodal pouvant le plus contribuer à l'efficacité et à la qualité globable dudit transport.

L'entrepreneur spécialisé de services de transport intermodal est dit:

- entrepreneur de transport intermodal (ETI), s'il n'agit qu'en tant que mandataire de l'expéditeur. Il doit organiser et voir à la bonne liaison entre chacun des maillons de la chaine de transport (c'est-à-dire, les différent modes impliqués et les services connexes nécessités), mais n'assume aucune responsabilité pour pertes ou dommages pouvant survenir lors de l'exécution du transport des marchandises. L'ETI n'est garant que de son propre fait.

- entrepreneur de transport multimodal (ETM), s'il assume non seulement la responsabilité d'organiser opérationnellement l'exécution du transport des marchandises, mais également il assume une responsabilité pour les pertes et dommages que peuvent subir les marchandises au cours de la période entière d'exécution du contrat de transport conclu pour son propre compte.

Dans le cas d'un transport intermodal, il peut y avoir un seul contrat de transport ("through Bill of Lading") comme plus d'un contrat de transport mais, par contre, il y a toujours plusieurs régimes de responsabilité liant le chargeur et les transporteurs. En cas de pertes ou de dommages subis par les marchandises, le chargeur ne peut entreprendre des procédures de réclamations contre l'entrepreneur même de transport intermodal. Il devra plutôt entreprendre de telles procédures contre le transporteur ou l'entreprise de services connexes établi comme responsable desdits préjudices. L'entrepreneur de transport intermodal n'agit qu'à titre d'agent du chargeur.

Lors d'un transport multimodal, un seul document de transport régit l'ensemble du transport des marchandises et un seul régime de responsabilité prévaut entre le chargeur et l'entrepreneur multimodal. Ce sera uniquement entre l'entrepreneur de transport multimodal et les entreprises de services de transport, engagées par l'ETM lui-même, qu'il y aura multiplicité de régimes de responsabilité.

> "With a multimodal transport operation, where the goods are travelling on a single document (said: multimodal transport document), the exporter entrusts his goods to a person or body called a multimodal transport operator, who makes all the intermediate arrangements. The multimodal transport operator may use his own resources at the point where the modes change or he may use agents; that is a question for his own decision and his own internal accounting. In essence, the multimodal transport operator takes care of the goods until they cease travelling multimodally...(tel que défini par le document de transport multimodal et l'Article 14, Partie III, de la Convention)".[5]

En cas de pertes ou de dommages, le chargeur réclamera directement un dédommagement à l'ETM, lequel devra voir à son propre remboursement auprès de l'entreprise sous-contractante établie comme responsable.

Ainsi, sous l'approche "contemporaine" du transport intermodal, l'expéditeur contracte avec un seul entrepreneur spécialisé l'engagement de ce dernier pour l'acheminement complet de sa marchandise, d'un point d'origine à un point de destination spécifiés sur ledit contrat. L'entrepreneur spécialisé, ainsi contracté, possède généralement la pleine liberté du choix des voies et des moyens d'exécution du transport. Selon que l'entrepreneur spécialisé répond à la fois de son propre fait et de ceux des intermédiaires qu'il a sous-contractés, ou qu'il ne répond que de son propre

fait, dirons-nous que l'entrepreneur spécialisé est un entrepreneur de transport multimodal ou un entrepreneur de transport intermodal.

En bref, l'approche intermodale du transport international des marchandises se différencie et se démarque de l'approche traditionnelle du transport international des marchandises en ce qu'elle met l'accent non seulement sur le fait que deux modes et plus sont impliqués, mais:

-que le chargeur puisse s'adresser à un seul entrepreneur spécialisé de transport, lequel verra à exécuter ou à faire exécuter l'ensemble du transport et des activités connexes liées à l'acheminement des marchandises de leur point d'origine à leur point de destination;

- que le chargeur, s'il le désire, puisse obtenir un contrat de transport direct ("through transport") selon lequel l'entrepreneur de transport intermodal verra, à titre d'agent, à faire exécuter le transport des marchandises du point de prise en charge au point de destination, spécifiés sur ledit contrat de transport direct;

- et finalement, sur la possibilité que l'entrepreneur de transport conclut un contrat de transport pour son propre compte, par lequel il s'engage à titre de principal à exécuter ou de faire exécuter le transport des marchandises conformément aux termes du contrat et à assumer l'entière responsabilité de son exécution. Seulement dans ce dernier cas, parlerons-nous d'entrepreneur de transport multimodal et de contrat de transport multimodal.

CHAPITRE 5

OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT INTERMODAL

5.1 Dimension strictement modale de l'offre de services de transport intermodal

Précédemment à une présentation détaillée[6] de l'offre de services de transport intermodal, la présente section s'attarde essentiellement aux types de services de transport caractérisant l'approche intermodale: les combinaisons modales et les services connexes au transport proprement dit.

De l'ensemble des entreprises de transport ayant répondu à l'enquête de 1979, 118 d'entre elles ont déclaré être participantes directement ou indirectement à une offre de services de transport intermodal. Le tableau 1 présente, par types d'entrepreneurs de transport, les différentes combinaisons modales que ceux-ci peuvent 'potentiellement' offrir à un chargeur. La construction de ce tableau repose sur l'hypothèse suivante: l'entrepreneur de transport, ayant déclaré pouvoir offrir directement ou indirectement des services de transport (au moins deux), possède le 'savoir-faire' nécessaire pour lier lesdits services, de manière à offrir toute combinaison modale possible entre ces modes. Ainsi, par exemple, si l'entrepreneur a répondu qu'il peut offrir les services modaux maritime, rail et route, alors il lui serait possible d'organiser les combinaisons modales suivantes: maritime-rail-route, maritime-rail, maritime-route ou encore, rail-route.

Le lecteur doit donc interpréter l'information traitant des combinaisons modales comme étant strictement indicatrice des types de configurations que pourraient prendre les services intermodaux offerts par les différents groupes d'entrepreneurs. Il n'en demeure pas moins que des observations fort pertinentes peuvent être dégagées du tableau 1:

Tableau 1

DIMENSION STRICTEMENT MODALE DE L'OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT INTERMODAL
ENQUÊTE DE 1979 - NOMBRE D'ENTREPRENEURS

Combinaisons modales		Types d'entrepreneurs								
		Total		Maritime	Ferroviaire	Routier	Aérien	Transitaire	Agent maritime	Courtier en douanes
		%	Nbre							
- Transport maritime comme mode majeur:										
Maritime-rail-route		64,7	75	19	-	3	-	41	5	7
Maritime-rail		-	-	-	-	-	-	-	-	-
Maritime-route		7,8	9	-	-	1	3	5	-	-
Unimodal maritime		4,3	5	1	..	..	..	4	-	-
Sans composante maritime		23,3	27	..	2	8	9	6	-	2
Total		100	116	20	2	12	12	56	5	9
- Transport aérien comme mode majeur:										
Air-route-rail		44,1	52	2	-	2	-	40	1	7
Air-route		14,4	17	-	-	2	8	7	-	-
Air-rail		0,8	1	-	-	-	-	1	-	-
Unimodal aérien		10,2	12	..	..	..	6	6	-	-
Sans composante aérienne		30,5	36	18	2	8	..	2	4	2
Total		100	118	20	2	12	14	56	5	9
- Transport intermodal avec composante de navigation intérieure:										
Eau-route/rail-maritime		26,3	31	2	-	-	-	22	3	4
Sans composante de navigation intérieure		73,7	87	18	2	12	14	34	2	5
Total		100	118							
AUTRES CARACTÉRISTIQUES:										
- Services spécialisés déclarés:										
Demi-pont terrestre			59	16	2	6	..	27	4	4
Ferroutage			26	2	2	4	-	14	-	4
- Orientation dominante déclarée:										
Maritime	(17,9)	28,8	34	19	-	-	-	10	5	-
Aérien	(8,3)	17,8	21	-	-	-	14	7	-	-
Ferroutage	(3,6)	2,5	3	-	2	1	-	-	-	-
Demi-pont terrestre	(2,4)	2,5	3	1	-	-	-	2	-	-
Aucune/pas répondu	(67,9)	48,3	57	-	-	11	-	37	-	9
Total	(100)*	100	118	20	2	12	14	56	5	9

Notes: - : Valeur nulle
.. : Statistique n'ayant pas lieu d'être calculée

* Excluant les transporteurs maritimes et aériens.

- L'offre de services de transport intermodal international semble être plus liée au transport maritime international qu'au transport aérien. D'une part, des 118 entreprises de transport s'étant déclarées participantes à une offre de services intermodaux, 72 % offrent au moins un segment de transport maritime, comparativement à 59 % qui offrent un segment de transport aérien. D'autre part, en dépit du fait que près de la moitié des répondants aient indiqué n'avoir aucune orientation dominante de leur offre, la proportion de ceux ayant indiqué être orientés principalement vers le transport maritime est le double de celle associée au mode aérien (18 % contre 8 %).

- Un examen par type d'entrepreneurs permet de dégager que si le transport intermodal offert par les transporteurs aériens eux-mêmes implique essentiellement les modes aérien et routier, les compagnies maritimes intègreraient aussi bien le transport routier que ferroviaire à leur offre de services maritimes (19 sur 20). De plus, 80 % des transporteurs maritimes se sont dits habilités à offrir un service de demi-ponts terrestres (mini-bridge).

- À l'égard des transporteurs ferroviaires, la nature de leur offre de services intermodaux se définit essentiellement par les services de ferroutage. Certes ces derniers sont amenés à jouer un rôle important dans la distribution des trafics et en particulier vis-à-vis les demi-ponts terrestres, mais leur implication serait beaucoup plus à titre de sous-contractants que d'organisateurs. En termes des définitions données précédemment, les transporteurs ferroviaires semblent être beaucoup plus des préposés ou mandantaires d'un ETI, que des entrepreneurs de transport intermodal en tant que tels.

- Similairement aux transporteurs ferroviaires, les transporteurs routiers ressortent davantage agir en tant que sous-contractants qu'à titre d'entrepreneurs de transport intermodal proprement dit. Des 36 entreprises de camionnage ayant répondu à l'enquête de 1979, seulement 12 ont indiqué être participantes à une offre de services de transport intermodal. D'autre part, de ces 12 entreprises, 8 d'entre elles ne pourraient offrir un service de transport intermodal comportant soit le mode maritime, soit le mode aérien. Ainsi, il semble que l'implication d'un transporteur routier à titre d'entrepreneur de transport intermodal se situerait principalement à l'égard des mouvements terrestres (donc continentaux) des marchandises; c'est-à-dire, en provenance ou à destination des États-Unis ou du Mexique.

- Les statistiques colligées pour les transitaires démontrent l'importance de ces entrepreneurs dans la distribution internationale des marchandises. Par définition de leur objet, ces entreprises visent à assurer une liaison entre les modes et/ou, entre l'expéditeur et les transporteurs. En fait, pas moins de 82 % des transitaires pourraient offrir un service de transport intermodal international. Par ailleurs, on note qu'un transitaire sur deux serait habilité à offrir (ou à organiser) un service spécialisé de demi-pont terrestre. Une dernière observation particulière est la grande proportion de transitaires pouvant potentiellement offrir une combinaison modale par navigation intérieure (22 sur 56).

5.2 Structure d'offre de services de transport intermodal

La présente section vise à intégrer deux autres dimensions importantes de l'offre de services de transport intermodal: la prestation

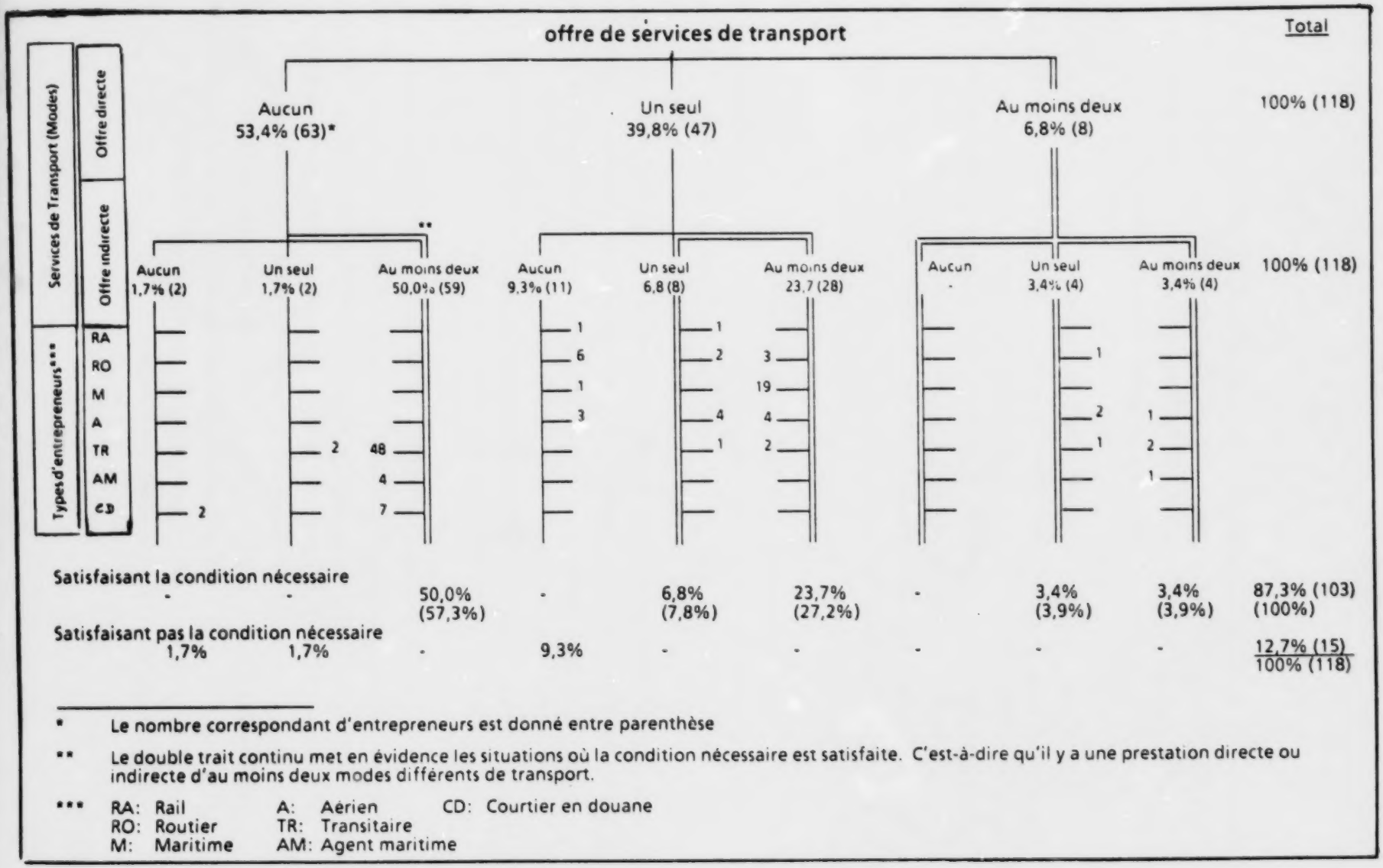
directe et indirecte des services de transport et la prestation des services dits connexes au transport international des marchandises. De là, distinguerons-nous, la condition nécessaire de la condition nécessaire et suffisante d'une offre de services de transport intermodal.

Dans le cadre de cette étude, on dira qu'un entrepreneur satisfait la condition nécessaire à une offre de services de transport intermodal s'il peut offrir les services d'au moins deux modes de transport différents alors que la condition nécessaire et suffisante d'une offre de transport intermodal sera respectée non seulement par la prestation d'au moins deux modes de transport, mais également par celle de services connexes au transport international. Seuls les entrepreneurs satisfaisant la condition nécessaire et suffisante pourront être qualifés d'entrepreneurs de transport intermodal.

Pour les situations où un entrepreneur ne satisfait que la condition nécessaire, il apparait plus juste de parler d'un transport segmenté. En effet, dans un tel cas, l'entrepreneur ne s'engagerait pas à exécuter ou à faire exécuter les activités de services connexes nécessitées lors des changements de modes ou encore, lors des activités terminales et initiales d'un transport international impliquant plus d'un mode. Ainsi le chargeur doit solliciter les services de plus d'un intermédiaire spécialisé de services de transport pour assurer l'acheminement complet de ses marchandises; ce qui ne respecte pas la définition donnée précédemment, au Chapitre 4, d'un entrepreneur de transport intermodal.

Une autre dimension importante de l'offre de services intermodaux est le type de prestations privilégiées par l'entrepreneur. Deux types de prestations sont définis: l'offre directe de services et l'offre indirecte de services. Par offre directe, il faut entendre la possession de services, soit connexes, soit de transport à proprement parler, de la part même de l'entrepreneur offreur de services de transport intermodal. Tandis que par offre indirecte, il faut entendre que l'entrepreneur a recourt aux services d'un ou de plusieurs autres entrepreneurs de manière à satisfaire à la demande de services de transport intermodal.

Figure 2
Structure d'offre de services de transport intermodal
Examen de la condition nécessaire
Enquête de 1979



* Le nombre correspondant d'entrepreneurs est donné entre parenthèse

** Le double trait continu met en évidence les situations où la condition nécessaire est satisfaite. C'est-à-dire qu'il y a une prestation directe ou indirecte d'au moins deux modes différents de transport.

*** RA: Rail — A: Aérien — CD: Courtier en douane
RO: Routier — TR: Transitaire
M: Maritime — AM: Agent maritime

Les situations extrêmes d'une offre globale strictement directe ou encore, strictement indirecte, sont généralement non-familières pour ne pas dire singulières. Les résultats d'enquête permettent plutôt d'avancer que les situations mixtes prévalent. C'est-à-dire, l'entrepreneur type de services de transport intermodal offrirait à la fois directement et indirectement les différents services connexes et de transport composant l'offre globale de transport intermodal.

5.2.1 Examen de la condition nécessaire

La figure 2 permet de dégager trois observations globales sur la nature de l'offre. Premièrement, des 118 entreprises de services de transport s'étant déclarées participantes à une offre de services de transport intermodal, 87 % offriraient, soit directement, soit indirectement les services d'au moins deux modes différents de transport. Ces derniers sont mis en évidence par les doubles traits continus. C'est donc dire qu'au moins 13 % des entrepreneurs s'étant déclarés participants à un service intermodal ne le seraient qu'à titre de sous-contractants, ne satisfaisant pas la condition nécessaire d'une offre de services intermodaux.

Deuxièmement, 6,8 % des entreprises seraient habilitées à offrir directement (donc possèdent ou contrôlent) au moins deux modes différents de transport et peuvent être ainsi qualifiées d'entrepreneurs intégrés de transport intermodal. On aura noté par ailleurs que ces entrepreneurs intégrés de transport se composent aussi bien de transporteurs proprement dits que d'entreprises dont l'activité première est la prestation de services connexes de transport.

Troisièmement, la très grande majorité de l'offre de transport intermodal se compose d'entrepreneurs devant avoir recourt obligatoirement à d'autres entreprises pour l'exécution de la partie strictement transport du contrat de transport intermodal. De l'ensemble des entrepreneurs satisfaisant la condition nécessaire d'une offre de services intermodaux: 57 % n'offriraient directement aucun service de transport proprement dit et 35 % n'en offriraient directement qu'un seul.

TABLEAU 2

COMBINAISONS DE PRESTATIONS DIRECTES ET INDIRECTES
DE SERVICE DE TRANSPORT INTERMODAL
ENQUÊTE DE 1979
TRANSPORTEURS RESPECTANT LA CONDITION NÉCESSAIRE ET SUFFISANTE*

Prestation de services modaux de transport		Prestation de services connexes de transport		Nombre d'entrepreneurs	
Offre directe	Offre indirecte	Offre directe	Offre indirecte		
au moins deux services	—	au moins deux services	—	6	(7,1)
"	"	un seul service	au moins un service	-	
"	"	aucun service	au moins deux services	-	
un seul service	au moins un service	au moins deux services	—	10	(11,9)
"	"	un seul service	au moins un service	2	(2,4)
"	"	aucun service	au moins deux services	10	(11,9)
aucun service	au moins deux services	au moins deux services	—	44	(52,4)
"	"	un seul	au moins un service	12	(14,3)
"	"	aucun service	au moins deux services	-	
				84	(100)

* C'est-à-dire, tout entrepreneur pouvant exécuter ou faire exécuter le transport des marchandises par au moins deux modes différents et pouvant offrir directement ou indirectement au moins deux services connexes de transport.

5.2.2 Examen de la condition nécessaire et suffisante

Jusqu'à présent, seule l'activité transport proprement dite a été considérée. De manière à identifier les entrepreneurs de transport pouvant être effectivement considérés comme des entrepreneurs de transport intermodal, la condition nécessaire et suffisante doit être imposée. C'est-à-dire, un tel entrepreneur doit pouvoir offrir soit directement soit indirectement non seulement les services d'au moins deux modes différents de transport, mais également un minimum de services connexes de transport. Dans le cadre de cette étude, une offre minimale de services connexes correspond à la prestation directe ou indirecte d'au moins deux services connexes.

En se basant sur cette définition, il est possible pour un entrepreneur de transport intermodal de respecter la condition nécessaire et suffisante selon au moins neuf combinaisons différentes de prestation de services. Une liste de ces neuf combinaisons de prestation soit directe soit indirecte de services de transport modaux et connexes est présentée au tableau 2. Dans un premier temps, le lecteur aura noté que des 103 entrepreneurs satisfaisant la condition nécessaire d'une offre de services intermodaux, 84 respectent la condition nécessaire et suffisante et ainsi, peuvent être qualifiés d'entrepreneurs de transport intermodal. Deuxièmement, avec plus des deux tiers de ces 84 transporteurs intermodaux qui n'offrent directement aucun service modal de transport, l'enquête de 1979 permet d'induire que de façon générale, l'exploitation de services de transport intermodal tend à reposer sur des centres de profit distincts (des entités opérationnelles distinctes), où l'entrepreneur de transport intermodal assure la liaison entre les différents participants sous-contractés pour l'exécution du contrat de transport passé entre lui et le chargeur.

Quant aux entrepreneurs de transport ne respectant que la condition nécessaire, 19 sur 103, ils définissent ce que l'on dénomme des entrepreneurs de transport segmenté, car le chargeur sollicitant leurs services doit également solliciter les services d'au moins un autre intermédiaire spécialisé de services de transport pour asssurer l'acheminement complet de

ses marchandises. Ainsi parlerons-nous de transport segmenté dans un tel cas par opposition à un transport intermodal entièrement organisé par un seul entrepreneur de transport intermodal ("arranged transport").

5.2.3. Entrepreneurs de transport multimodal

Depuis la fin 1973, dans le cadre de la Conférence des Nations-Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) des travaux ont été menés en vue d'élaborer une convention internationale sur le transport intermodal des marchandises. Son but est de couvrir le transport international de marchandises effectué par au moins deux modes différents de transport, de bout en bout, par un contrat et un document unique. Le 24 mai 1980 la CNUCED adopta le texte de la "Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises."

Le texte de cette Convention définit en ces termes les concepts de "transport multimodal international" et d'"entrepreneur de transport multimodal" (ETM):

> "Par "transport multimodal international", il faut entendre le transport de marchandises effectué par au moins deux modes de transport différents, en vertu d'un contrat de transport multimodal, à partir d'un lieu situé dans un pays où les marchandises sont prises en charge par l'entrepreneur de transport multimodal jusqu'au lieu désigné pour la livraison dans un pays différent. Les opérations de ramassage et de livraison des marchandises qui sont effectuées en exécution d'un contrat prévoyant un transport par un seul mode de transport, telles qu'elles sont définies dans ce contrat, ne sont pas considérées comme un transport multimodal international.
>
> Par "entrepreneur de transport multimodal", il faut entendre toute personne qui conclut un contrat de transport multimodal pour son propre compte ou par l'intermédiaire d'un tiers et qui n'agit pas en tant que préposé ou mandataire de l'expéditeur ou des transporteurs participant aux opérations de transport multimodal, et qui assume la responsabilité de l'exécution du contrat".[7]

D'autre part, il y est défini par "contrat de transport":

Tableau 3

OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT INTERMODAL
SELON LE TYPE D'ENGAGEMENT ASSUMÉ PAR L'ENTREPRENEUR
ENQUÊTE DE 1979 - EN POURCENTAGE

Lien entre l'entrepreneur de services de transport combiné et le (ou les) entrepreneur(s) sous-contracté(es)	Entrepreneurs satisfaisant à la condition nécessaire et suffisante du transport intermodal*					Autres entrepreneurs pour qui la condition nécessaire du transport intermodal		
	Principal	Agent	Principal et/ou agent	Pas répondu ou Indéterminé	Total	Respectée	Non-respectée	GRAND TOTAL
Indépendant	9,3	36,4	4,3	1,7	51,7	13,6	2,5	67,8
Filiale	-	-	-	-	-	1,7	-	1,7
Possibilité des deux	3,4	8,4	4,2	1,7	17,7	0,8	-	18,6
Pas répondu	0,8	-	-	0,8	1,7	-	10,2	11,9
Total								
- en pourcentage	13,6	44,9	8,5	4,2	71,1	16,1	12,7	100,0
- en nombre	16	53	10	5	84	19	15	118
Constituant des entrepreneurs de transport intermodal								
A - satisfaisant au moins la condition nécessaire	15,5	51,5	9,7	4,9	81,6	18,4	..	100 (103)
B - satisfaisant la condition nécessaire et suffisante	19,0	63,1	11,9	6,0	100 (84)	..	..	..
C - pouvant être potentiellement des ETM tel que définis par la Convention de 1980	61,5	..	38,5	..	100 (26)	..	..	..

Notes: - Valeur nulle
.. Statistique n'ayant pas lieu d'être calculée

Un nombre total de 118 répondants se sont inscrits comme participants à une offre de services de transport intermodal.

* C'est-à-dire, tout entrepreneur pouvant exécuter ou faire exécuter le transport des marchandises par au moins deux modes différents et pouvant offrir directement ou indirectement au moins deux services connexes de transport.

"un contrat par lequel un entrepreneur de transport multimodal s'engage, moyennant paiement d'un fret, à exécuter ou à faire exécuter un transport multimodal international".[8]

La dimension juridique de la définition d'entrepreneur de transport multimodal démarque nettement ce dernier concept de celui d'entrepreneur de transport intermodal. En effet, un entrepreneur ne peut être qualifié d'ETM que si celui-ci, ou par l'intermédiaire d'un tiers, conclut un contrat de transport multimodal international pour son propre compte et qu'il assume la responsabilité de l'exécution du contrat. Ainsi, un seul contrat de transport est conclu, entre l'entrepreneur de transport et le chargeur, et "la responsabilité de l'entrepreneur en ce qui concerne les marchandises couvre la période allant du moment de la prise en charge des marchandises (soit par l'entrepreneur lui même ou encore, ses préposés ou mandataires) jusqu'au moment de leur livraison".[9]

Une distinction doit donc prévaloir entre l'entrepreneur de transport multimodal et l'entrepreneur de transport intermodal. Dans le premier cas il y a unicité du contrat de transport et l'entrepreneur agit en tant que principal, alors que dans le second cas il n'y a pas nécessairement unicité du contrat de transport et l'entrepreneur de transport intermodal n'agit pas obligatoirement en tant que principal.

Ainsi, de manière à pouvoir différencier les entrepreneurs de transport multimodal de l'ensemble des entrepreneurs composant l'offre globale de services de transport intermodal, on doit prendre en considération le type d'engagement. Le tableau 3 permet un tel examen en indiquant, d'autre part, le lien existant entre les entrepreneurs de transport et les entreprises sous-contractées.

À cet égard, dernière colonne, on aura noté que dans la grande majorité des cas (68 %), l'entrepreneur de transport et l'entreprise sous-contractée correspondent à deux entités indépendantes. Nonobstant cette dernière statistique, près de 18 % des entrepreneurs de transport intermodal n'ont pas moins déclaré avoir recourt à leurs filiales à titre de sous-

contractantes. Cette statistique est certes partielle mais indicatrice d'une diversification de certains entrepreneurs de transport intermodal à l'intérieur même du secteur des transports.

La Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international des marchandises, tel que citée précédemment, établit donc en trois points la définition d'un transporteur multimodal:

1) "...toute personne qui conclut un contrat de transport multimodal pour son propre compte ou par l'intermédiaire d'un tiers...

2) et qui n'agit pas en tant que préposé ou mandataire de l'expéditeur ou des transporteurs participant aux opérations de transport multimodal,...

3) et qui assume la responsabilité de l'exécution du contrat".

La première condition signifie l'engagement dudit entrepreneur à acheminer les marchandises de son lieu de prise en charge (indiqué sur le contrat de transport multimodal) jusqu'au lieu désigné pour la livraison. Les deux autres conditions signifient que l'ETM, en tant que principal, assume une double responsabilité: la responsabilité opérationnelle d'organiser l'exécution du contrat de transport multimodal puis la responsabilité financière (sous certaines conditions) pour le préjudice résultant de pertes ou de dommages subis par les marchandises ou encore, à la suite de retard dans la livraison.

Dans le cadre de cette étude, il est posé que la première condition est respectée lorsque l'entrepreneur satisfait au moins la condition nécessaire et suffisante, définie précédemment, d'un service de transport intermodal. Les deux autres conditions seront dites satisfaites si l'entrepreneur a déclaré agir en tant que 'principal', lorsqu'il offre un service de transport intermodal.

De ces prémisses, il se dégage du tableau 3 (ligne B), que 19 % des entrepreneurs de transport intermodal respecteraient directement les trois conditions de qualification d'entrepreneur de transport multimodal, que 63 %

n'agiraient qu'en tant qu'agent du chargeur ou des transporteurs participant aux opérations de transport intermodal et enfin, que 12 % agiraient soit comme principal soit comme agent selon les situations. Quelques 6 % des entrepreneurs catégorisés comme entrepreneurs de transport intermodal n'ont pas répondu à la question de la nature de leur engagement.

Le groupe des entrepreneurs ayant déclaré agir à la fois comme principal et agent, selon les situations, sont difficilement catégorisables sous une appellation bien précise. De fait trois situations peuvent prévaloir.

Dans un premier cas, il peut s'agir d'une entreprise de services de transport qui agit en tant que mandataire d'un entrepreneur de transport multimodal (tel que prévu dans le texte même de la Convention, article 1, par. 2). En tant que mandataire, cette entreprise n'agit qu'en conformité des instructions qu'elle reçoit de l'entrepreneur de transport multimodal et n'assume aucune responsabilité financière vis-à-vis du chargeur. La responsabilité entière demeure celle de l'ETM.

Une deuxième situation serait le cas où une entreprise de services de transport sous-contracte séparément, pour un chargeur, les services de transport d'au moins deux transporteurs de modes différents et pour lesquels le transport des marchandises est régis par des contrats distincts de transport unimodal. Cette entreprise n'assume aucune responsabilité financière vis-à-vis les pertes ou dommages subis par les marchandises lors de leur transport. Le chargeur doit lui-même, en cas de pertes ou de dommages, réclamer auprès du transporteur responsable le dédommagement pour pertes ou dommages subis par les marchandises. Cette situation est généralement qualifiée de transport segmenté régis par plusieurs régimes de responsabilité; aucun contrat de transport multimodal ou encore direct n'est conclu.

Finalement, la troisième situation est le cas où l'entreprise de services de transport s'engage non seulement à organiser le transport des marchandises, par au moins deux modes différents, mais s'engage en tant que

Tableau 4

TYPES D'ENTREPRENEURS DE TRANSPORT INTERMODAL
ENQUÊTE DE 1979 - EN POURCENTAGE

Types d'entrepreneurs	Condition nécessaire et suffisante respectée*					Seulement la condition nécessaire est respectée**				
	Principal	Agent	Principal et/ou agent	Indéterminé ou pas répondu	Total	Principal	Agent	Principal et/ou agent	Indéterminé ou pas répondu	Total
Ferroviaire	-	(1,9) 100	-	-	(1,2) 100	-	-	-	-	(1,0) 100
Routier	(6,3) 16,7	(3,8) 33,3	-	(40,0) 33,3	(6,0) 83,3	-	-	-	(25,0) 16,7	(5,8) 100
Maritime	(68,7) 57,9	(1,9) 5,3	(10,0) 5,3	-	(15,5) 68,4	(57,1) 21,1	(20,0) 5,3	(33,3) 5,3	-	(18,4) 100
Agent maritime	-	(7,5) 80,0	-	-	(4,8) 80,0	-	(20,0) 20,0	-	-	(4,9) 100
Transitaire	(25,0) 7,4	(71,7) 70,4	(80,0) 14,8	(40,0) 3,7	(61,9) 96,3	-	(40,0) 3,7	-	-	(52,4) 100
Adrien	-	-	(10,0) 9,1	(20,0) 9,1	(8,3) 18,2	(42,9) 27,3	(20,0) 9,1	(66,6) 18,2	(75,0) 27,3	(10,7) 100
Agent de douanes	-	(13,2) 100	-		(2,4) 100	-	-	-		(6,8) 100
Total - pourcentage	(100) 15,5	(100) 51,5	(100) 9,7	(100) 4,9	(100) 81,6	(100) 6,8	(100) 4,9	(100) 2,9	(100) 3,9	(100) 100
- nombre	16 (19,0)	53 (63,1)	10 (11,9)	5 (6,0)	84 (100)	7	5	3	4	103

Notes: - Valeur nulle

* C'est-à-dire, l'entrepreneur peut exécuter ou faire exécuter le transport des marchandises par au moins deux modes différents de transport et peut offrir directement ou indirectement au moins deux services connexes de transport.

** C'est-à-dire, l'entrepreneur peut exécuter ou faire exécuter le transport des marchandises par au moinx deux modes différents de transport mais ne peut offrir directement ou indirectement au moins deux services connexes de transport.

Par ailleurs, les transporteurs aériens ne ressortent indéniablement pas aussi impliqués que les transporteurs maritimes dans la prestation de services de transport intermodal des marchandises. La majorité d'entre eux ne satisfont qu'à la condition nécessaire d'une prestation de services intermodaux. Cette dernière constatation, couplée au fait que le second mode généralement offert par ces transporteurs est le camionnage (tableau 1, Chapitre 4), tend à appuyer la proposition que les services intermodaux offerts par les transporteurs aériens correspondent dans la majorité des cas à des services de collecte et livraison.

5.4 Environnement géographique

Un autre aspect que l'enquête de 1979 chercha à explorer fut d'évaluer si l'offre de services de transport intermodal, et en particulier de services de transport multimodal, variait d'intensité selon la région géographique outre-mer considérée. Les informations à cet égard, même colligées à un niveau agrégé de huit grandes régions outre-mer, laissent entrevoir que certaines zones géographiques seraient effectivement priviligiées par rapport à d'autres et celà, aussi bien en ce qui concerne la prestation de services de transport multimodal que celle de services de transport intermodal.

Du tableau 5, il est possible d'établir par région géographique le nombre d'entrepreneurs de transport intermodal qui, d'une part, desserviraient une région donnée (colonne (1)) ou encore, ne la desserviraient pas (colonne (2)) puis, d'autre part, qui peuvent être qualifiés d'ETM tel que défini par la Convention de 1980 au sens stricte (colonne (A)) ou au sens large (colonnes (A) et (B)). Par ailleurs, les statistiques présentées au tableau 6 permettent d'établir un certain parallèle entre la proportion d'ETI ou d'ETM desservant une région donnée et l'importance, pour cette région, du commerce de marchandises générales.

Certaines observations méritent d'être soulevées:

- Les marchés d'Asie et d'Europe de l'ouest sont les marchés pour lesquels l'offre de services de transport

Cette situation tend à s'expliquer en raison des contraintes opérationnelles et des critères de rentabilité économique liés au transport international des marchandises faisant l'objet d'une unitarisation (principalement la conteneurisation), motivant les transporteurs maritimes de ligne à vouloir de plus en plus contrôler (opérationellement à tout le moins) l'ensemble de la chaine d'un transport international. L'objet d'un tel comportement est de développer des économies de réseau et ainsi accroître les économies d'échelle liées au transport des marchandises unitarisées. Tel que l'exprima un transporteur maritime actif sur l'Atlantique Nord:

> "It would be quite unacceptable for a company like (it) not to be able to handle inland matters. We have invested considerable money in ships and hardware and do not think it would be clever of us to be totally dependent on others for inland transport. One must have the opportunity to control the door-to-door service"[10].

Cette opinion semblerait plutôt généralisée que particulière. Les résultats d'enquête de 1979 révèlent en effet que près des quatre cinquièmes des transporteurs maritimes, identifiés comme offreurs de services intermodaux, assumeraient une responsabilité opérationnelle d'organiser l'exécution du contrat de transport et une responsabilité financière des pertes et dommages pouvant être subis par les marchandises.

Quant aux transitaires, ils sont prédominants au sein du groupe des entrepreneurs agissant soit à titre de principal ou d'agent et, d'autre part, ils représentent une proportion non négligeable (25 %) des entrepreneurs agissant à titre de principal. Ces deux constatations tendent à corroborer la proposition que les transitaires sont, plus que tout autre groupe d'entreprises de transport, habilités à devenir des entrepreneurs de transport multimodal. Et celà, malgré que la majorité des transitaires (75 %) aie déclaré n'agir qu'en tant qu'agent, c'est-à-dire, qu'en conformité des instructions reçues et sans responsabilité financière aux entrepreneurs sous-contractés.

principal à assumer la responsabilité de l'exécution du contrat de transport. Un contrat unique de transport lie cette entreprise et le chargeur, et c'est uniquement dans le cadre de ce troisième cas que l'entreprise de services de transport peut être qualifiée d'entrepreneur de transport multimodal, tel que défini par la Convention de 1980.

5.3 Types d'entreprises de transport intermodal

L'information colligée au tableau 4 est particulièrement indicatrice du type d'entreprise de transport participant à l'offre de services de transport intermodal des marchandises.

Premièrement, les entreprises agissant à titre de principal (entrepreneurs de transport multimodal) se composent à près de 70 % de transporteurs maritimes puis à 25 % de transitaires. Deuxièmement, les entreprises agissant, soit à titre de principal, soit à titre d'agent, (donc pour lesquelles une catégorisation est indéterminée) se composent à 80 % de transitaires puis à 10 % chacun, de transporteurs maritimes et de transporteurs aériens. Troisièmement, les entreprises n'agissant qu'à titre d'agent, (donc ne pouvant se définir comme entrepreneur de transport multimodal tel que défini par la Convention de 1980) se composent très largement (à 92 %) d'entreprises connexes de transport: des transitaires, des agents de douanes ou encore des agents maritimes. Ce dernier groupe se constitue donc d'entreprises de services de transport n'agissant essentiellement qu'à titre de mandataire du chargeur ou du transporteur les ayant sous-contractées.

Les deux premières constatations dérivées du tableau 4 retiennent particulièrement l'attention. La prédominance des transporteurs maritimes au sein des entrepreneurs de transport multimodal consolide à nouveau l'opinion généralement répandue que le transport intermodal international des marchandises s'articule principalement autour du transport maritime, en tant que mode majeur de la chaine de transport international.

Tableau 5

OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT INTERMODAL SELON
LES RÉGIONS OUTRE-MER ET LE TYPE D'ENGAGEMENT
ENQUETE DE 1979
NOMBRE DE TRANSPORTEURS

	Desservant une région à titre de							
Régions outre-mer	Principal (A)	Principal et/ou Agent (B)	Agent (C)	Pas Répondu (D)	Total (1)	Pas de Services (2)	Pas Répondu (3)	Grand Total (1+2+3)
Asie	10	6	35	4	55	22	4	81*
Europe de l'Ouest	9	6	42	5	62	15	4	81
Océanie	7	7	25	4	43	34	4	81
Afrique	5	6	24	2	37	40	4	81
Moyen Orient	5	5	26	3	39	38	4	81
Europe de l'Est	4	5	31	4	44	33	4	81
Amérique du Sud	2	6	24	3	35	42	4	81
Amérique Centrale	2	5	25	3	35	42	4	81
Nombre d'ETI identifiés au Canada	16	10	53	5	84	..	..	..

Notes: * Seulement les ETI identifiés au tableau 4 ont été retenus. Toutefois, trois transitaires n'ont pas été retenus car ils n'offraient aucun transport terrestre (Rail-Route) en complément aux modes maritime et aérien qu'ils peuvent offrir. Donc de 84 ETI nous passons à 81 pour l'objet de ce tableau.

.. Sans objet

Tableau 6

DIMENSION GÉOGRAPHIQUE DE L'OFFRE
DE SERVICES DE TRANSPORT INTERMODAL

Groupe de pays	Proportion d'ETI* desservant la région	Proportion d'ETI* agissant comme un ETM au sens "Stricte"	Proportion d'ETI* agissant comme un ETM au sens "Large"****	Importance des marchandises générales** en valeur*** (000 000 $)	Importance des marchandises générales** en % du commerce total de la région
Asie	67,9	12,3	19,8	9 200,3	64,1
Europe de l'Ouest	76,5	11,1	18,6	10 651,3	68,6
Océanie	53,1	8,6	17,3	709,3	49,5
Afrique	45,7	6,2	13,6	697,1	38,5
Moyen Orient	48,1	6,2	12,4	1 464,1	52,5
Europe de l'Est	54,3	4,9	11,1	404,1	14,3
Amérique du Sud	43,2	2,5	9,9	1 455,8	34,6
Amérique Centrale	43,2	2,5	8,6	1 157,3	37,4
Canada	..	15,5	25,2	25 739,2	58,3

Sources: Tableau 5
Statistique Canada, Catalogues N° 65-202 et 65-203

Notes:
* Établies à partir des données du tableau 5.
** Approximées par les 'produits finis' et les 'matières travaillées' de la nomenclature des produits de Statistique Canada, qui distingue six groupes majeurs de marchandises.
*** Évaluée à partir des données de 1982.
**** C'est-à-dire, l'entrepreneur agit soit comme principal soit comme principal ou agent selon les situations.
.. :Statistique n'ayant pas lieu d'être calculée.

intermodal serait particulièrement étendue. Des entrepreneurs de transport intermodal opérant au Canada en 1979, 68 % d'entre eux pourraient desservir les marchés d'Asie et 76 % le pourraient également vers les pays d'Europe de l'ouest. De plus, ce sont uniquement pour ces marchés que la proportion d'ETI agissant en tant qu'ETM, tel que défini par la Convention de 1980, excède les 10 %. Toujours à partir du tableau 6, on aura noté la très forte proportion de marchandises générales dans le commerce total en provenance et à destination de ces deux marchés.

- Les marchés d'Amérique du Sud et d'Amérique Centrale ressortent comme les marchés pour lesquels l'offre de transport intermodal serait la plus restreinte. Sur ces deux marchés seulement 43 % des ETI identifiés comme opérant au Canada seraient habilités à desservir ces marchés et un nombre marginal d'ETI (à peine 2,5 %) agiraient en tant que ETM.

- Tel qu'attendu a priori, il existe une relation étroite entre la proportion d'ETI et d'ETM pouvant desservir une région et l'importance, soit absolue, soit relative, des marchandises générales à destination ou en provenance de la région considérée. Le calcul des coefficients de corrélation rapportés au tableau 7 suggèrent, d'une part, que l'offre d'un service de transport intermodal est fortement liée à l'importance du commerce de marchandises générales et d'autre part, que la proportion de marchandises générales dans le commerce total influerait plus sur la décision d'agir en tant qu'ETM qu'elle n'influerait sur celle d'offrir un service de transport intermodal.

Tableau 7

Calcul des coefficients de corrélation
Enquête de 1979

Décision	Importance des marchandises générales	
	en Valeur	en %
d'offrir un service de transport intermodal:	+0,912	+0,661
d'agir en tant qu'entrepreneur de transport multimodal:		
- au sens 'stricte':	+0,794	+0,781
- au sens 'large':	+0,743	+0,774

CHAPITRE 6

PARTICIPATION CANADIENNE DANS L'OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT INTERMODAL

Le présent chapitre vise à décrire la participation canadienne dans l'offre de services de transport intermodal et à établir une comparaison entre la taille des entreprises canadiennes et celles non-canadiennes, telle qu'elle peut être mesurée en termes des recettes totales d'exploitation tirées de l'activité de transport.

6.1 Entreprises canadiennes de services de transport intermodal

Le tableau 8 démontre que les entreprises canadiennes de services de transport ont une participation importante dans l'offre de services de transport intermodal. Il n'en demeure pas moins qu'une participation non-canadienne est significative. Les entreprises sous contrôle canadien et celles sous contrôle non-canadien englobent respectivement 60 % et 35 % des 103 entreprises de services de transport pouvant offrir, soit directement, soit indirectement, au moins deux modes de transport différents.

Le type d'engagement assumé par les différents entrepreneurs permet de différencier les entreprises canadiennes et non-canadiennes en termes de responsabilité. Près de 80 % des entrepreneurs sous contrôle canadien n'agissent qu'à titre d'agent, alors que 39 % des entrepreneurs sous contrôle étranger agissent en tant que principal et qu'un autre 20 % agissent comme principal ou agent selon les situations. Il ressort ainsi que des 23 entreprises agissant en tant que principal, 61 % sont sous contrôle étranger contre seulement 22 % sous contrôle canadien. Enfin, des 13 entreprises agissant soit comme principal soit comme agent, 54 % sont contrôlées par des étrangers et 46 % par des canadiens.

Les statistiques transcrites au tableau 8 sembleraient indiquer que les entreprises non-canadiennes joueraient un rôle déterminant pour l'offre de services de transport multimodal tel que défini par la Convention de 1980.

Tableau 8

PARTICIPATION CANADIENNE DANS L'OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT INTERMODAL*
ENQUÊTE DE 1979
(NOMBRE D'ENTREPRENEURS)

Types d'engagement et contrôle de l'entreprise de transport	Types d'entrepreneurs									
	Maritime	Transitaire	Aérien	Routier	Rail	Courtier en Douanes	Agent Maritime	%	TOTAL Nombre	%
Principal										
-Canadien	2	1	1	1	-	-	-	(21,7)	5	(8,2)
-Non-canadien	9	3	2	-	-	-	-	(60,9)	14	(38,9)
-Indéterminé	4	-	-	-	-	-	-	(17,4)	4	
								(100)	23	
Principal/Agent										
-Canadien	-	5	1	-	-	-	-	(46,2)	6	(9,8)
-Non-canadien	2	3	2	-	-	-	-	(53,8)	7	(19,4)
-Indéterminé	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
								(100)	13	
Agent										
-Canadien	-	33	-	2	1	7	5	(82,8)	48	(78,7)
-Non-canadien	1	6	1	-	-	-	-	(13,8)	8	(22,2)
-Indéterminé	1	1	-	-	-	-	-	(3,4)	2	
								(100)	58	
Indéterminé										
-Canadien	-	1	-	1	-	-	-		2	(3,3)
-Non-canadien	-	1	4	2	-	-	-		7	(19,4)
-Indéterminé	-	-	-	-	-	-	-		-	
									9	
Total										
-Canadien	2	40	2	3	1	7	5	(59,2)	61	(100)
-Non-canadien	12	13	9	2	-	-	-	(35,0)	36	(100)
-Indéterminé	5	1	-	1	-	-	-	(5,8)	6	
GRAND TOTAL	19	54	11	6	1	7	5	(100)	103	

* Seuls les entrepreneurs satisfaisant la condition nécessaire à un service de transport intermodal ont été retenus.

-: Valeur nulle.

Cette allégation doit être toutefois considérée comme préléminaire. Le nombre d'entreprises n'est peut-être pas le meilleur indicateur. Il serait préférable d'obtenir des données précises soit en termes de recettes d'exploitation, de la valeur totale du commerce impliqué ou encore, du tonnage du commerce faisant l'objet d'un transport intermodal.

Il n'en demeure pas moins que cette dernière observation est compatible avec la constatation (dégagée précédemment du tableau 4) que la très grande majorité des entrepreneurs agissant comme principal sont les transporteurs maritimes (dans 68 % des cas). Dans la mesure où la participation d'entreprises canadiennes dans le transport maritime international est faible, il est donc conséquent d'observer une prédominance des entreprises sous contrôle étranger au sein du groupe de ces entreprises agissant comme principal.

6.2 Taille de l'entreprise de transport intermodal international

La collecte d'information sur les recettes annuelles d'exploitation tirées de l'activité de transport des marchandises, même si elles ont été transmises par tranche de variation assez sommaire, permet de dégager certaines observations à cet égard. Le tableau 9 résume cette information par type d'engagement et selon que le contrôle est canadien ou non-canadien. La figure 3 reprend certains éléments de ce dernier tableau sous forme d'illustrations graphiques, afin d'appuyer les points soulevés.

Premièrement, on observe que les entrepreneurs agissant à titre d'agent présentent des recettes annuelles d'exploitation de transport nettement inférieures à ceux agissant à titre de principal et à ceux agissant à titre de principal ou d'agent. En 1979, 65 % des entrepreneurs agissant à titre d'agent avaient des recette anuelles d'exploitation de services de transport n'excédant pas les 2,5 millions de dollars, alors que 70 % de ceux agissant en tant que principal ou principal/agent selon les situations avaient des recettes anuelles supérieures à 5,0 millions de dollars (illustration 3.1).

Tableau 9

RECETTES D'EXPLOITATION VERSUS LE TYPE DE RESPONSABILITÉ*
ENQUETE DE 1979

Types de Responsabilité et Pays de contrôle	Nombre de transporteurs par tranche de recettes d'exploitation (000 000 $)									
	Total	Pas répondu	0,5 et moins	0,5-2,5	2,5-5,0	5,0-20,0	20,0-50,0	50,0-150,0	150,0-300,0	300,0 et plus
Principal										
Canadien	5	-	-	1	1	2	-	-	1	-
Non-canadien	14	1	-	2	2	3	3	1	1	1
Principal/Agent										
-Canadien	6	1	1	-	-	1	2	1	-	-
-Non-canadien	7	1	-	1	1	2	1	1	-	-
Agent										
-Canadien	48	5	14	15	2	10	1	1	-	-
-Non-canadien	8	1	1	2	2	1	1	-	-	-
Indéterminé										
-Canadien	2	-	1	-	-	-	1	-	-	-
-Non-canadien	7	4	-	1	-	1	-	1	-	-
Total:										
-Canadien	61 (100)	6 (9,8)	16 (26,2)	16 (26,2)	3 (4,9)	13 (21,3)	4 (6,6)	2 (3,3)	1 (1,6)	-
-Non-canadien	36 (100)	7 (19,4)	1 (2,8)	6 (16,7)	5 (13,9)	7 (19,4)	5 (13,9)	3 (8,3)	1 (2,8)	1 (2,8)

.. Valeur nulle

* Pour les entrepreneurs satisfaisant la condition nécessaire et pour lesquels le contrôle fut identifié.

FIGURE 3
CARACTÉRISATION DE L'OFFRE DE SERVICES INTERMODAUX
- Enquête de 1979 -

Illustration 3.1
Courbe cumulative du nombre d'entrepreneurs
- En semble des entrepreneurs -

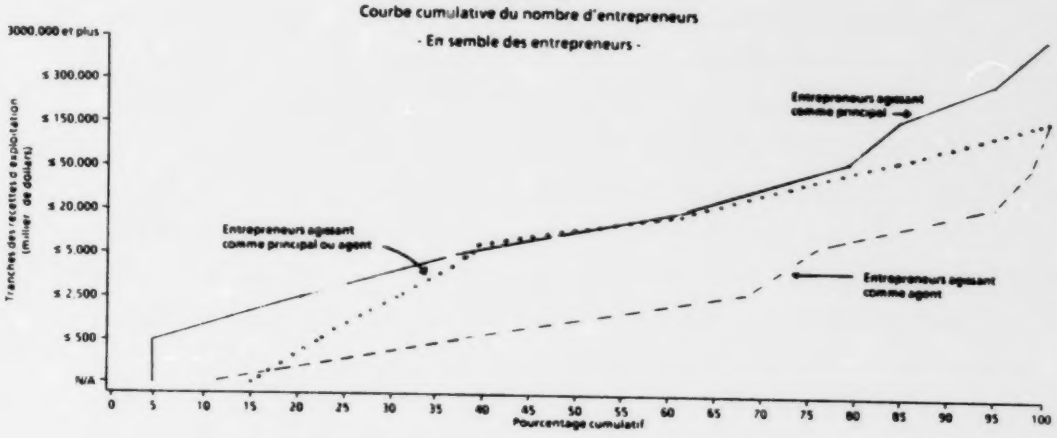


Illustration 3.2
Courbe cumulative du nombre d'entrepreneurs dits ETM
- Selon le pays de contrôle -

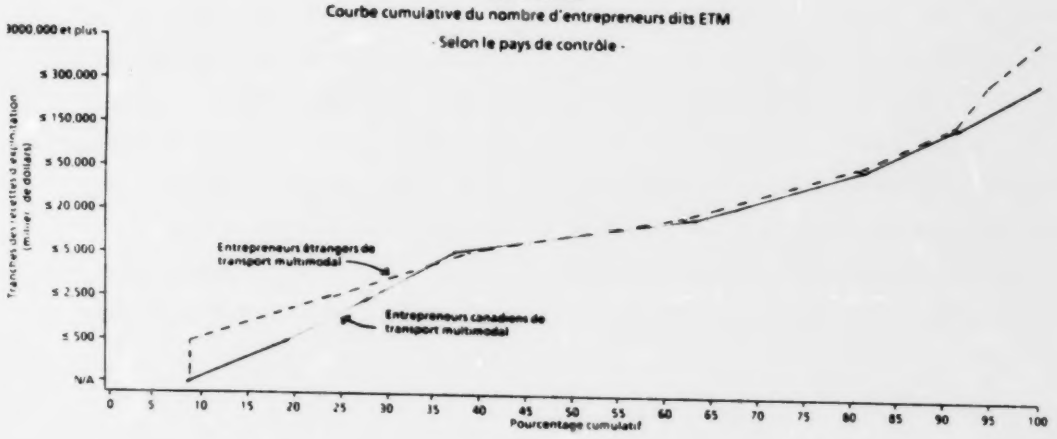
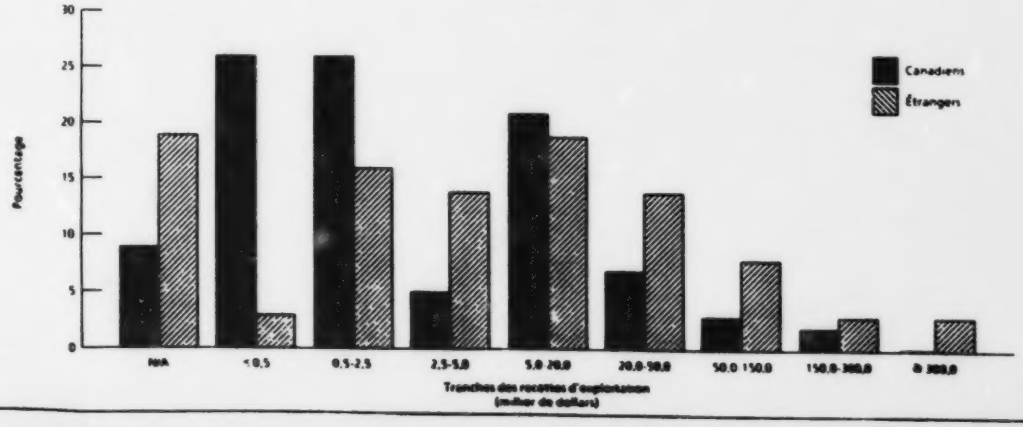


Illustration 3.3
Proportion d'ETI par tranche de recettes d'exploitation
(000 000,$)



Deuxièmement, la taille des entreprises de transport intermodal agissant comme principal (telle qu'elle peut être mesurée en termes des recettes annuelles d'exploitation), est généralement fort comparable à celle des entreprises agissant soit à titre de principal ou d'agent. Ce n'est que lorsque les recettes annuelles excèdent les 50,0 millions de dollars qu'une nette tendance à agir comme principal peut être observée.

Troisièmement, un examen de la composition relative de l'offre globale de services intermodaux, par tranche de recettes annuelles d'exploitation, révèle que l'ETI sous contrôle non-canadien est généralement de taille plus grande que l'ETI sous contrôle canadien (illustration 3.3). En 1979, 52 % des entrepreneurs de transport intermodal sous contrôle canadien avaient des recettes d'exploitations inférieures ou égales à 2,5 millions de dollars, alors que seulement 20 % des ETI sous contrôle étranger montraient des recettes inférieures à 2,5 millions. Par contre, se concentrant sur le segment de l'offre de services intermodaux à l'intérieur duquel l'entrepreneur de transport peut être qualifié d'ETM, tel que défini par la Convention de 1980, on observe que la composition relative de ce segment de l'offre ne diffère pratiquement pas pour les entreprises sous contrôle canadien et celles sous contrôle étranger (illustration 3.2). L'entrepreneur canadien, pouvant être qualifié d'ETM, serait de taille similaire à l'entrepreneur non-canadien pouvant être également qualifié d'ETM. La majorité des ETM dégagent de façon générale des flux de recettes annuelles, tirées du transport des marchandises, qui varient entre 5,0 et 50,0 millions de dollars.[12]

CHAPITRE 7

TYPES DE DOCUMENTS DE TRANSPORT LORS D'UN TRANSPORT INTERMODAL INTERNATIONAL

7.1 Aperçu général

Le transport intermodal des marchandises soulève immédiatement la question des régimes de responsabilité régissant un tel transport international. L'objet de ce chapitre est de caractériser, à partir des connaissements de transport transmis par les différents entrepreneurs enquêtés, les divers régimes de responsabilité qui régiraient le transport intermodal international du commerce canadien.[13] Du moins, tel qu'il peut être décrit de l'enquête de 1979.

Traditionnellement, les documents de transport étaient propres à chacun des modes et, les termes et les conditions régissant lesdits documents étaient particuliers à chacun des modes. Toutefois, les développements des vingt dernières années dans la distribution des marchandises ont rendu les acheminements directs de marchandises courants. L'emploi d'une série de documents de transport, distincts pour chaque mode ou intermédiaire impliqué, est inefficace sinon d'une lourdeur opérationnelle. L'internationalisation des transports a amené l'élaboration de documents de transport couvrant l'ensemble du mouvement des marchandises. Ces nouveaux documents comportent deux éléments importants touchant l'organisation de l'ensemble du transport et la responsabilité des différents entrepreneurs impliqués.

Le premier élément consiste à conclure un véritable contrat de transport intermodal, lequel est différent d'un contrat de transport unimodal (que ce dernier en soit un de transport terrestre, ou maritime ou encore aérien). Le contrat de transport intermodal établit l'engagement de l'entrepreneur de transport à exécuter ou faire exécuter l'acheminement des marchandises d'un point initial à un point terminal (spécifiés dans ledit contrat) et lequel acheminement nécessite l'utilisation d'au moins deux modes différents de transport. Le second élément consiste à établir le(s)

Tableau 10

CONNAISSEMENTS DE TRANSPORT UTILISÉS LORS
D'UN TRANSPORT INTERMODAL INTERNATIONAL
ENQUÊTE DE 1979

Groupes d'entrepreneurs	Types de connaissement de transport					
	FIATA B/L	Document TC	Through B/L	Air Waybill	B/L de l'entrepreneur	Pas Répondu
Maritime	-	1	16	-	3	-
Transitaire	14	3	40	4	11	5
Aérien	2	-	1	12	-	2
Ferroviaire	-	-	-	-	-	2
Routier	-	-	3	1	7	2
Agent Maritime	-	-	3	-	2	-
Courtier en douanes	3	-	4	2	1	2
Total						
Nombre*	19	4	67	19	24	13
Pourcentage	13,0	2,7	45,9	13,0	16,4	8,9

* Le nombre total de connaissements excède le nombre de 118, car certains entrepreneurs (26) ont indiqué pouvoir utiliser divers connaissements, lesquels varient selon la nature du service contracté par l'expéditeur ou le propriétaire de la marchandise.

régime(s) de responsabilité qui régit (régissent) ledit transport et la nature même de la responsabilité assumée par l'entrepreneur de transport qui a conclu le contrat de transport intermodal. Une liste des divers types de contrats de transport que les entrepreneurs de transport international ont indiqué pouvoir utiliser lors d'un transport intermodal est donnée au tableau 10.

Jusqu'à ce jour deux organismes internationaux, la Chambre de Commerce International (CCI) et la Fédération internationale des Associations de transitaires et assimilés (FIATA), ont élaboré des règles uniformes d'établissement d'un contrat unique de transport permettant de couvrir l'ensemble du transport. Les termes et conditions de la CCI définissent le "Document de transport combiné", dit document TC, alors que ceux de la FIATA définissent le "Connaissement pour transport combiné", dit Fiata bill of lading (F.B.L.). Ces deux documents, lorsqu'ils sont émis par un entrepreneur de transport, impliquent l'engagement de ce dernier à (1), assumer l'entière responsabilité de l'exécution du transport du lieu de prise en charge des marchandises jusqu'au lieu de leur livraison et (2), répondre des torts causés aux marchandises au cours du transport découlant de ce connaissement.

À l'égard des autres types de documents identifiés au tableau 10, il n'y a pas nécessairement engagement à agir comme principal même si l'entrepreneur voit à l'exécution de l'ensemble du transport. Le tableau 11 reproduit certaines règles de responsabilité applicables lors d'un transport intermodal international pour perte ou avarie. Ces différentes règles sont extraites des divers connaissements transmis par les entreprises de transport ayant participé à l'enquête de 1979. Similairement au tableau 10, cinq types de connaissement sont distingués: les connaissements directs (through bill of lading), le connaissement du transporteur ou de l'entrepreneur (House bill of lading), le simple connaissement (Ordinary bill of lading) et enfin, ceux suggérés par la FIATA et la CCI.

L'examen en détail des divers éléments distinctifs de chacune des règles retenues par les différents entrepreneurs n'est pas l'objet de ce

chapitre. On vise plutôt à démarquer globalement chacun des types de connaissement et de caractériser les entrepreneurs de transport, engagés dans le transport intermodal international, selon le type ou les types de connaissement que le groupe auquel ils peuvent être associés semble privilégier lors d'un tel transport.

7.2 Description par groupe d'entrepreneurs

7.2.1 Les transporteurs maritimes

Les transporteurs maritimes, lorsqu'ils agissent en tant qu'entrepreneur de transport intermodal le sont généralement à titre de principal et émettent, dans la majorité des cas, un document de transport dit "Through bill of lading". Les règles habituelles dudit document établissent que l'entrepreneur de transport est responsable de la bonne exécution du transport et des services connexes nécessités, et qu'il a responsabilité de toute perte ou avarie survenue à un stade quelconque du transport intermodal. Les règles de cette dernière responsabilité s'établissent selon les principes du système réseau, c'est-à-dire les règles de La Hague s'appliquent au segment du transport par eau, alors que vis-à-vis les segments du transport terrestre, les règles de responsabilité sont sujettes aux termes et conditions régissant les modes impliqués dans ledit transport intérieur.

Deux particularités méritent d'être mentionnées. Premièrement, un seul transporteur maritime a indiqué utiliser ou pouvoir utiliser le document TC de la CCI. Toutefois, à l'examen des exemplaires de connaissements directs transmis par certains transporteurs maritimes, il ressort que les règles de responsabilité transcrites sur ces derniers documents sont très similaires à celles rattachées au document TC. Signalons toutefois que pour les avaries cachées (i.e., ne pouvant être rattachées à un segment spécifique du transport intermodal), l'indemnité (à la charge de l'ETI) avec le document TC est calculée d'après la valeur des marchandises, laquelle est déterminée selon trois manières possibles explicitées dans les règles uniformes de la CCI et, qu'à moins d'indications spécifiques sur le document de transport, l'indemnité est sujette à une borne maximale de 500,00$ par unité de charge.

Dans le contexte d'un connaissement direct, il y a prolongement du régime de responsabilité de La Hague, dans le sens que les dommages non apparents sont présumés s'être produits lors du segment maritime du transport intermodal.

Deuxièmement, des exemplaires transmis lors de l'enquête de 1979, le connaissement direct d'un transporteur maritime (très actif sur l'Atlantique Nord) contenait deux clauses particulières différenciant sa responsabilité selon la nature des marchandises. Quelle que soit la nature des marchandises impliquées, le transporteur s'engage à exécuter ou à faire exécuter l'ensemble du transport desdites marchandises, mais ne s'engagerait à titre de principal que pour les marchandises faisant l'objet d'une conteneurisation. Pour les marchandises non-conteneurisées, il ne s'engage à agir qu'à titre d'agent du chargeur.

À titre d'exemples, les inscriptions (10), (11), et (12) au tableau 11 sont transcrites de connaissements directs transmis par des transporteurs maritimes pouvant offrir un service de transport intermodal.

7.2.2 Les entrepreneurs de services connexes de transport

Il est entendu par entrepreneurs de services connexes de transport, les transitaires, les agents de douanes et les agents maritimes. Les inscriptions (3) à (9) inclusivement, transcrites au tableau 11, sont celles de documents de transport transmis par lesdits entrepreneurs et qui seraient utilisés lors d'un transport intermodal international.

Les entrepreneurs de services connexes, en particulier les transitaires, constituent un élément essentiel du transport international, en leur habilité (sinon objet principal) à regrouper les marchandises de petits expéditeurs et à organiser la distribution des marchandises importées (exportées) et destinées à (en provenance de) divers points intérieurs canadiens. Très souvent il est dit que le travail du transitaire débute (s'arrête) là où celui du transporteur international se termine (débute) et qu'il est habituellement simple agent/mandataire du chargeur ou du consignateur. Toutefois, depuis quelques années, avec le développement des services de

transport intermodal international, où le transporteur maritime offre au chargeur d'organiser le transport de ses marchandises non plus simplement de port à port mais en intégrant également les acheminements intérieurs desdites marchandises, certains transitaires ont répondu à cette nouvelle réalité d'organisation du transport international en offrant également un service de transport intermodal à titre de principal.

Alors que l'étude "Insurance and Liability Systems in International Multimodal Transportation", entreprise en mars 1975 au sein de la Direction de la Recherche de la Commission canadienne des transports, constata qu'aucun transitaire au Canada n'utilisait à l'époque le document de transport combiné "FIATA B/L", en dépit du fait qu'il était largement utilisé en Europe, l'enquête de 1979 permet d'observer qu'un nombre significatif de transitaires opérant au Canada utiliseraient ledit document de transport intermodal. Plus précisément, 14 transitaires ont indiqué utiliser le document FIATA, desquels 9 sont des entreprises sous contrôle canadien. Par ailleurs, 3 cas d'utilisation du document TC de la CCI ont été identifiés alors que 40 transitaires utilisent un connaissement direct.

Toutefois, contrairement aux transporteurs maritimes, dans la majorité des cas d'une émission d'un connaissement direct, le transitaire n'agit qu'à titre d'agent. Ainsi il demeure encore généralement vrai que le transitaire ne répond que de son propre fait et celà, même s'il a la pleine liberté du choix des voies et moyens d'exécution de transport. Il n'est pas garant du fait des autres entrepreneurs qu'il a choisis et avec lesquels il a traité. Néanmoins, un certain développement de l'engagement des transitaires internationaux, opérant au Canada et utilisant les documents de la FIATA ou de la CCI, tend à se traduire en une double responsabilité assumée par certains d'entre eux: non seulement le transitaire répond de son propre fait mais il répond également du fait des intermédiaires auxquels il a recours pour l'exécution du transport dont il s'est chargé. Cette double responsabilité est le propre des règles du document FIATA B/L et du document TC, alors qu'elle ne se retrouve que quelque fois dans les termes et conditions d'un connaissement direct émis par les transitaires. Pour

l'ensemble des autres types de documents de transport, le transitaire (et autre entrepreneur de services connexes) n'agit qu'à titre d'agent.

7.2.3 Les transporteurs aériens

Les transports aériens de marchandises sont règlementés, en trafic international, par la convention de Varsovie. Deux articles particuliers de cette convention retiennent notre attention: l'Article 18, paragraphe 3 et l'Article 31. Le premier touche la question de l'activité de ramassage et livraison, alors que le second concerne les dispositions relatives aux transports intermodaux.

De l'Article 18, paragraphe 3 il y est dit que lorsqu'un transport (terrestre, maritime ou fluvial en dehors d'un aérodrome) est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien. À l'égard d'un transport intermodal, la convention de Varsovie ne s'y adresse pas explicitement. Toutefois, l'Article 31, paragraphe 2, précise que rien n'empêche les parties, lors d'un tel transport, d'insérer dans la lettre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la convention de Varsovie soit respectées en ce qui concerne le transport par air.

Des différents 'Air Waybill' (lettre de transport aérien) transmis lors de l'enquête de 1979, aucun ne contenait des stipulations spécifiques en regard d'un transport intermodal international. Toutefois, deux transporteurs aériens ont indiqué pouvoir utiliser le connaissement FIATA, et un autre, un connaissement direct. Enfin, une lettre de transport aérien transmise par un transporteur canadien comporte une stipulation, inscrite au bas des conditions régissant ladite lettre, à l'effet que le transport des marchandises en surface entre un point hors-réseau aérien et toute escale aérienne au Canada est régi par le tarif du transport terrestre (rail ou/et route) dont les termes, conditions et restrictions sont intégrés au présent document.

7.2.4 Les transporteurs terrestres

De façon générale, les transporteurs par rail et routiers n'agissent généralement pas comme principal lors d'un transport intermodal international, impliquant un autre pays que les États-Unis. Leur implication à titre de principal se trouverait effective essentiellement dans le contexte du trafic canado-américain (mexicain). Dans un tel contexte, il apparait plus juste de parler de transport successif où il y n'y a pas nécessairement changement de mode ou de moyen, mais plutôt de transporteurs.

Pour le transport routier, le 'Canadian Uniform Highway Bill of Lading' est généralement utilisé. Lorsque des transporteurs successifs transportent un même chargement, les conditions dudit connaissement établissent que le transporteur initial (qui émet le connaissement) et le transporteur de destination (qui assume responsabilité d'exécution) sont tous deux responsables vis-à-vis le chargeur pour les pertes et dommages causés par les transporteurs successifs. Toutefois, pour les expéditions utilisant plusieurs modes de transport, la responsabilité des transporteurs pour perte ou dommage autre que caché sera déterminée d'après les documents d'interchange entre transporteurs. À l'égard de perte ou dommage caché, la réclamation doit être:

> Cas 1), ajustée au pro-rata de manutention à partir du point d'origine jusqu'à la destination finale (y compris l'expéditeur, les transporteurs motorisés, l'entreposage intermédiaire et le consignataire), et la portion totale allouée ainsi aux transporteurs motorisés sera répartie au pro-rata selon le revenu, si le chargement avait été préalablement transporté ou manipulé. Ou encore,
>
> Cas 2), ajustée au pro-rata, basée sur le millage (d'origine outre-mer à destination finale) pour une cargaison dont l'origine est autre que l'Amérique du Nord. La part du (des) transporteur(s) routier(s) devra être calculée au pro-rata selon le revenu.

Quant aux transporteurs ferroviaires, des rencontres effectuées à Montréal en 1981 avec des représentants du Canadien Pacific et du Canadien National, il est clairement ressorti que les compagnies ferroviaires n'agissent en tant que principal que pour les mouvements intermodaux de marchandises n'impliquant pas de segment maritime outre-mer. Lors de mouvements intermodaux outre-mer la participation des compagnies ferroviaires serait ainsi, soit à titre d'agent, soit à titre de sous-contractant.

Tableau 11

Conditions habituelles de responsabilité
et obligations de l'entrepreneur en transport intermodal

Enquête de 1979

Types de Connaissements	Responsabilité et obligations
Connaissement de transport combiné de la F.I.A.T.A.	(1) L'entrepreneur s'engage à transporter ou à faire transporter les marchandises du lieu de leur prise en charge jusqu'au lieu de leur livraison, spécifié dans ledit connaissement; et assume la responsabilité des actes et omissions de toute personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution dudit contrat.
	Rq.: Le FIATA bill of lading a été élaboré et introduit en 1972 par la Fédération internationale des Associations de transitaires et assimilés; il a été reconnu par la CCI en 1979.
Document de transport combiné (Document TC de la CCI)	(2) L'entrepreneur, en émettant un Document TC, 1) s'engage à exécuter, ou à faire exécuter en son nom le transport combiné, y compris tous les services liés à l'exécution de ce transport depuis le moment où il prend les marchandises en chage jusqu'au moment de leur livraison et accepte d'en être responsable dans les limites des présentes Règles; 2) accepte d'être responsable des actes et omissions de ses agents ou préposés comme de ses propres actes ou omissions, pourvu que ces agents ou préposés aient agi dans l'exercice de leurs fonctions; 3) accepte d'être responsable des actes et omissions de toute autre personne au service de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat dont le document TC constitue la preuve; et 4) s'engage à prendre ou à faire prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer la livraison.
	La responsabilité pour perte et avarie doit être déterminée conformément au droit applicable à chaque mode de transport lorsque la phase de transport au cours de laquelle s'est produite la perte ou l'avarie est connue. Cette même règle s'applique pour le FIATA bill of lading.
	Rq.: Le Combidoc de la CCI fut introduit en 1973.
Connaissement direct (through bill of lading)	L'entrepreneur de transport n'utilise pas nécessairement un FIATA b/L ou un Document TC, toutefois à l'endos du connaissement, les règles régissant les questions de responsabilité et d'obligations de l'entrepreneur y sont transcrites. De façon générale, ces règles correspondent à des variantes de celles établies par la FIATA et par la CCI; tel qu'en font foie les exemples suivants:
	(3) "..., (l'entrepreneur de transport:) a) undertakes to procure the

performance of the entire transport from the place at which the goods are taken in charge to the place designated for delivery in the bill of lading; b) assumes liability as set out in these conditions. ...(l'entrepreneur) shall be responsible for the acts and omissions of any person of whose services he makes uses for the performance of the contract evidenced by this bill of lading".

(4) "... (l'entrepreneur) shall contract with the steamship owners for the carriage of the said good upon the terms of the bill of lading to the final destination. (L'entrepreneur) assume no responsability for such contracts with the steamship owners and other carriers. The transfer from a steamship, railway or other carrier to a connecting carrier at any port of transshipment or place of transfer shall be subject to the tariffs and local rules and conditions at such port or place of transfer."

(5) "...the goods ...will be shipped, carried, forwarded, stored, handled and delivered subject to the terms, conditions and exceptions of the steamship companies, airlines, carriers, organizations or firms who have a part in receiving, shipping, carrying, forwarding, storing, handling and delivering the under-mentioned goods. It is agreed that (l'entrepreneur) and/or their appointed agents are only the agent of the shipper or consignee and not common carriers but forwarding agents.

(6)"all business will be accepted...subject to the Standard Trading Conditions of the CIFFA Inc. All forwarding, shipping, insurance, etc., is done as agents only and carried out under the conditions as referred to above."

Connaissement de l'entrepreneur (House Bill of Lading)

(7) "The goods...will be shipped, carried, forwarded, stored, handled and delivered subject to the terms, conditions and exceptions of the steamship companies, carriers, organizations or firms who have a part in receiving, shipping, carrying, forwarding, storing, handling and delivering the said goods. It is specially agreed as an essential conditions governing all parties that the company is acting as agents only and do not accept liability for actions, errors or omissions on the part of carriers and third parties who are governed by their respective rules, regulations and conditions."

(8) "Goods are forwarded...in accordance with the exceptions and/or conditions of the railway companies, steamship lines, or other transport media concerned with the carriage, and (the CTO) only act in (its) capacity as shipping or forwarding agents without responsability on (its) part for other

transport media concerned in the transport."

(9) "It is to be distinctly understood that the undersigned company is only the agent of the shipper or consignee and are not common carriers but forwarding agents and that they will never be held responsible for the actions of the carriers or the latter's agents...the exceptions and/or conditions of the railway companies, steamship lines and airline companies or other transport mediums concerned in the carriage form parts of the terms and conditions of this contract. The responsibility of every carrier begins only from the time of actually taking reception of the goods, and terminates after delivery has been affected either to the next carrier or to the consignees."

(10) "...when through transportation... the carrier's (the transport operator) responsability is with respect to inland transportation... to procure such transportation and incidental services...and to guarantee the performance thereof by such carriers pursuant to the terms and provisions of their contracts and tariffs."

(11) "...(inland part of intermodal transport) should be subject to the inland carriers contract of carriage and tariffs. The carrier (l'entrepreneur) guarantees the fulfillment of such inland obligations under their contracts and tariffs."

(12) "(The intermodal transport operator), in arranging transportation or transshipment of the goods other than containers and/or goods carried therein, prior to loading on and or subsequent to discharge from the (operator)'s ship, act solely as agent of the shipper and/or owner of the goods and at their risk and expense and shall not be under any responsibility whatsoever as carriers, ballees , forwarders or in any other capacity." But for containers "...to and/or from the sea terminal port and so far as possible..." the carrier may enter into contracts with appropriate inland carriers for the inland transportation "...such contracts will be in accordance with the inland carriers normal conditions and tariffs. Where (the operator) enters into such contracts (he) will be responsible for payment being made to the said inland carriers and will guarantee the fulfillment of the inland carriers' obligations under their said contracts."

"Canadian Railways' through B/L (overseas)"

(13) "...the Carrier may enter into contracts on behalf of and as agent for the Merchant with appropriate transportation companies for the transportation company's normal

conditions and tariffs...the carrier...will guarantee the fulfillment of the said transportation company's obligations under their said contracts."

"Air Waybill"

(14) "...a carrier issuing an Air Waybill for carriage exclusively over the lines of others does so only as a sales agent." When goods are carried in surface transportation between an off-airline point and an airline point in Canada such carriage will be subject to the conditions of the designated surface carrier. And finally, if the carriage involves a destination or stop in a country other than the country of departure, the Warsaw Convention is applicable and governs in most cases the liability of carriers in respect of loss of or damage to cargo.

LEXIQUE

Transport intermodal: L'acheminement d'une marchandise par au moins deux modes différents de transport, sans autre précision opérationnelle.

Transport intermodal segmenté: Plus d'un mode est impliqué, mais le chargeur contracte séparément chacun des modes de transport. Chacun des segments de la chaîne de transport est régi par un document distinct de transport.

Transport intermodal international: Lorsqu'un entrepreneur, contracté par un chargeur, voit à organiser et à la bonne liaison entre chacun des maillons de la chaîne de transport du point de prise en charge à son point de destination spécifiés sur ledit contrat de transport intermodal, mais lequel entrepreneur n'assume aucune responsabilité vis-à-vis les pertes et dommages pouvant survenir lors de l'exécution du transport des marchandises. L'entrepreneur contracté par le chargeur ne répond que de son propre fait.

Transport multimodal international: Lorsqu'un entrepreneur, contracté par le chargeur, assume non seulement la responsabilité d'organiser opérationnellement l'exécution du transport des marchandises, mais également la responsabilité pour les pertes et dommages pouvant subir les marchandises au cours de la période entière d'exécution du contrat de transport.

Entrepreneur intégré de transport: L'entrepreneur possède/contrôle financièrement au moins deux modes différents de transport.

Agir à titre de principal: Une entrepreneur de transport qui n'agit pas en tant que préposé ou mandataire du chargeur ou des transporteurs participant aux opérations de transport, et qui assume la responsabilité de l'exécution du contrat de transport.

Agir à titre d'agent: Un entrepreneur de transport qui n'agit qu'en tant que préposé ou mandataire de l'expéditeur a des autres entrepreneurs participants aux opérations de transport et qui ne répond que de son propre fait.

L'approche traditionnelle du transport international: Chaque fois qu'il y a changement de mode, il y a changement de régime de responsabilité et des documents distincts de transport sont émis. Par ailleurs, il n'y a pas engagement d'un entrepreneur spécialisé en transport pour voir à l'exécution complète du transport.

L'approche intermodale du transport des marchandises: L'expéditeur s'adresse à un seul intermédiaire spécialisé de services de transport afin de faire exécuter (ou d'exécuter) l'ensemble du transport de ses marchandises. Non seulement les services de transport sont considérés

mais également les services connexes au transport (international). La recherche d'une solution s'établit beaucoup plus en termes de combinaisons modules qu'à partir d'un raisonnement mode par mode pris individuellement.

LISTE DES RENVOIS

[1] D. Napier, Transport multimodal dans le commerce canadien international, CCT-Direction de la Recherche, Rapport Nº 1982/03F, pp. 12-13.

[2] Nations Unies, Conseil Économique et Social, Situation en ce qui concerne la méthodologie pour la définition de l'orientation géographique des courants de trafic et Questions relatives à l'approche intermodale, document numéro TRANS/GE.36/R.6, 11 mai 1983.

[3] Nations Unies, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, "The Multimodal Transport Concept", document nº GE.74-49666 p.3, 27 septembre 1974.

[4] Voir sur certains aspects opérationnels de l'approche intermodale contemporaine: GE.83-21830, paragraphes 26-39, 11 mai 1983 et GE.75-52167, 8 décembre 1975.

[5] Nations Unies, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, "The Multimodal Transport Concept", document nº GE.74-49666 p.4, 27 septembre 1974.

[6] C'est-à-dire, où sont considérés conjointement les arrangements institutionnels, les arrangements opérationnels de liaison entre les modes et la prestation directe/indirecte des services offerts.

[7] Nations Unies, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, "Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises", p. 3, paragraphes 1 et 2 de l'Article premier, 24 mai 1980, rapport TD/MT/Conf/16.

[8] Idem, paragraphe 3, page 3.

[9] Idem, paragraphes 1 et 3, p.11, Troisième partie.

[10] International Transport Journal, "Major consortium on the North Atlantic-ACL as an example" p. 3616-17, Vol. 32, 12 août 1983.

[11] Tel qu'elles peuvent être approximées par la somme en valeur des 'produits finis' et des 'matières travaillées' de la classification des produits à l'exportation et à l'importation de Statistique Canada.

[12] Soit 25 % des ETM auraient des recettes variant entre 5,0 et 20,0 millions de dollars 20 % d'autres ETM auraient des recettes variant entre 20,0 et 50,0 millions de dollars et près d'un autre 20% avec des recettes supérieures à 50 millions de dollars (en 1979).

[13] Les ouvrages suivant ont été grandement utilisés pour les fins du présent chapitre:

Association canadienne du Camionnage, Manuel canadien pour réclamations de marchandises, Ottawa, Avril 1978.

Association des manufacturiers canadiens, The Bill of Lading - What's behind the fine print", Ottawa, 1979.

Chambre de Commerce International (CCI), Règles uniformes pour un document de transport combiné, Paris, France (Référence N° 273).

Lamy Transport, Lamy Transport, Tome 2, Paris, 1980.

Commission canadienne des transports, Insurance and Liability Systems in International Multimodal Transportation, Division de la Recherche, Rapport N° ESAB 76-14, mars 1976.

CONFIDENTIAL DOCUMENT

QUESTIONNAIRE ON COMBINED (MULTIMODAL) TRANSPORT OPERATIONS

Note: With the exception of Question 8 (a), the following questions refer to multimodal transport services (hereinafter referred to as MT services) as they relate to Canadian export and import trade only.

1. Does your firm offer combined transport services:
   - In transborder trade (Canada-U.S.) only? Yes ___
   - In overseas trade (Canada - all other countries) only? Yes ___
   - In both transborder and overseas trades? Yes ___

2. What transport services do you provide directly to shippers? (Please check the appropriate lines below).

3. What transport services does your firm purchase from sub-contractors? (Please check the appropriate lines below).

In Transborder Trade (Canada-U.S.)

(A) Carrier Services

Yes ___	Sea Transport	Yes ___
Yes ___	Road Transport	Yes ___
Yes ___	Rail Transport	Yes ___
Yes ___	Air Transport	Yes ___
Yes ___	Inland Water Transport	Yes ___

(B) Non-Carrier Services

Yes ___	Container Terminal Operations (eg. Stevedoring, etc.)	Yes ___
Yes ___	Warehousing	Yes ___
Yes ___	Consolidation	Yes ___
Yes ___	Container Leasing	Yes ___
Yes ___	Freight Forwarding (includes any or all of: Packing, Insurance, Customs Clearance, Documentation, Import/Export Formalities, Foreign Exchange, etc.)	Yes ___

In Overseas Trade (Canada-All Other Countries)

(A) Carrier Services

Yes ___	Sea Transport	Yes ___
Yes ___	Road Transport	Yes ___
Yes ___	Rail Transport	Yes ___
Yes ___	Air Transport	Yes ___
Yes ___	Inland Water Transport	Yes ___

(B) Non-Carrier Services

Yes ___	Container Terminal Operations	Yes ___
Yes ___	Warehousing	Yes ___
Yes ___	Consolidation	Yes ___
Yes ___	Container Leasing	Yes ___
Yes ___	Freight Forwarding	Yes ___

4. Are the companies from which you purchase ancillary "Carrier" or "Non-carrier" services related directly to your company (i.e. fully-owned subsidiary, affiliate, etc.) or are they independent?

   Yes ___ Independent: _____

   Yes ___ Subsidiary Status: _____

5. What type(s) of international MT service(s) does your firm offer to shippers?

   Yes ___ Sea Dominated
   Yes ___ Air Dominated
   Yes ___ Land Bridge (Sea-Rail/Road-Sea)
   Yes ___ Minibridge (Sea-Rail/Road)
   Yes ___ Piggyback
   Yes ___ Other (e.g. Sea-Air) Please specify: _____

6. Does your firm specialize in any of those mentioned in Question 5?

   Yes ___ (Please specify) _____ No ___

7. Indicate the geographical areas to which your firm offers MT Services.

   Transborder trade (indicate region of U.S.): _____

   Overseas trade (indicate region(s) of the world): _____

8. (a) Please indicate your firm's total freight related operating revenues in 1979 generated by both unimodal and multimodal domestic and international movements).

_____

8. (b) If you do not wish to specify total freight related operating revenues exactly, indicate the range into which your firm's total freight related operating revenues fell in 1979.

< $100,000	☐	$5,000,000 - $20,000,000	☐
$100,000 - $500,000	☐	$20,000,000 - $50,000,000	☐
$500,000 - $2,500,000	☐	$50,000,000 - $150,000,000	☐
$2,500,000 - $5,000,000	☐	$150,000,000 - $300,000,000	☐
		> $300,000,000	☐

8. (c) Indicate your firm's freight related operating revenues accruing from international (transborder and overseas together) combined transport operations only as a percent of (a) or (b) above in 1979. International combined transport operations ___ % of 8 (a) or (b).

8. (d) In terms of freight related operating revenues generated by international combined transport operations, what percentage of these revenues would be generated by: Transborder MT operations ____%

Overseas MT operations ____%

9. How many years has your firm been offering combined transport (MT) services to or from:

the U.S. ____ years Overseas ____ years

10. (a) What document(s) is (are) used by your firm in the provision of its MT services (e.g. FIATA B/L, Combidoc, through B/L etc.)?

in transborder trade? _____ in overseas trade? _____

10. (b) Could you please enclose a sample of the standard MT document(s) used by your firm with this completed questionnaire including its (their) terms and conditions.

11. Re the MT contract between your firm and the shipper:

(a) Does your firm act as a principal by guaranteeing the fulfilment of the obligations of sub-contractors in MT movements?

in transborder trade in overseas trade

yes ___ no ___ or yes ___ no ___

(b) Do you act only as an agent of the shipper once the goods have been handed over to a sub-contractor (whom your firm has engaged) thereby making him directly responsible for the carriage of goods?

in transborder trade in overseas trade

yes ___ no ___ yes ___ no ___

12. In terms of ownership of a majority of the stock, is your firm: Canadian ____Yes Non-Canadian ___Yes

13. Indicate the name, telephone number and address of a person in your firm whom we can contact for clarification of above responses if required.

Name: _____

Position: _____

Telephone Number: _____

Address: _____

_____

_____

Questionnaire designed by:

International Programs Division
Research Branch
Canadian Transport Commission

July 1980

Annexe A

A.1 Liste des compagnies maritime ayant répondu

Membres de la Fédération maritime du Canada

1. Anship Limited MT-028
   Atlantic Container Line MT-012
   Barber Steamship Lines MT-014
   CP Ships MT-016
5. Columbus Line (Can.) Ltd. MT-015
   Dart Containerline Company Ltd. MT-017
   Federal Commerce & Navigation Ltd. MT-018
   Manchester Liners Ltd. MT-036
   Zim Israel Navigation Co. MT-010

Membres des conférences autres que ceux listés en A.

10. Blue Star Line MT-009
    British Yukon Navigation Co. Ltd. MT-033
    Canadian Westful Larsen Line MT-005
    Container-Lloyd Intermodal Lines MT-001 (Ariel Maritime Group Inc.)
    EAC-Knutsen Line MT-035

15. Farrell Lines Inc. MT-006
    Gran Colombiana MT-007
    A.G. Hapag-Lloyd MT-032
    Italian Line MT-002
    Johnson Scanstar MT-030

20. Knutsen Line MT-004 (maintenant EAC-Knutsen Line)
    N.Y.K. Line MT-003
    Pacific America Container Express MT-013
    Seatrain International S.A. MT-011
    Showa Line Ltd. MT-008

25. Yamashita - Shinnihan Line MT-027

A.2 Liste des compagnies maritimes majeures n'ayant pas répondu

American President Lines (Canada) Ltd.
Cast North America Ltd.
Compania Peruana di Vaporex (Canpotex Shipping Services Ltd.)
"K" Line (mais N.Y.K. a répondu)
Christensen Canadian African Lines
Hellenic Lines Ltd.

Hoegh Lines
Korea Shipping Corporation
Mitsui Osk Lines Ltd. (mais N.Y.K. a répondu)
Orient Overseas Container Line
Sea-Land Service Inc. (mais servait pas Canada en 1979)

A.3 Liste des agences maritimes ayant répondu

1. Anglo Canadian Shipping Ltd. Ag-008
   Colley Motorships Ltd. Ag-009
   Elkin R.C. (1978) Ltd. Ag-019
   Furncan Marine Ltd. Ag-021
5. Knight J.T. Company Ltd. Ag-018
   Mathers J.H. & Sons Ltd. Ag-014
   Montréal Shipping Co. Ltd. Ag-004
   Protos Shipping Ltd. Ag-015
   Ramsey Greig & Co. Ltd. Ag-020
10. Redburn R.G. Ltd. Ag-006
    Transworld Shipping Ltd. Ag-016
12. Warren Containership Agencies Ltd. Ag-017

A.4 Agences maritimes identifiées comme ayant répondu pour un transporteur maritime

13. Associated Container Transportation (Canada) Ag-001
    Bakke Steamships Corp. Ag-010
15. Beaufort Navigation (Western) Ltd. Ag-011
    B. & K. Shipping Agency Ltd. Ag-002
    Empire Shipping Ltd. Ag-003
    Furners Interocean (Canada) Ltd. Ag-013
    Greer Shipping Ag-007
20. Johnson, Walton Steamships Ltd. Ag-005
21. Kingsley Navigation (1970) Ltd. Ag-012

A.5 Agences maritimes jugées majeures n'ayant pas répondu ou n'ayant pas été identifiées

Canadian Overseas Shipping Ltd.
Kerr Steamships (Canada) Ltd.
March Shipping Limited
Morflot Freightliners Ltd.
Navigation Netumar Ltd.
Robert Reford Inc.
Scandia Shipping Agencies Ltd.

Annexe B

B.1 Liste des transporteurs routiers ayant répondu

1. A & H Express Lines TR-018
   Atomic Interprovincial Transport (Eastern) Ltd. TR-019
   Bellechasse Transport Ltée. TR-013 (filiale de Bussière 1979)
   Brazeau Transport Inc. TR-020 (Corp. de Gestion LaVèrendrye)
5. Bulk Carriers TR-012
   Canadian Motorways Ltd. TR-001
   Cartier Transport Inc. TR-021
   CN Transport Ltd. TR-015
   Consolidated Freightways Inc. TR-005
10. CP Transport Ltd. TR-017
    Expeditex Inc. TR-003
    George A. Hall Cartage Co. Ltd. TR-010
    Glengarry Transport Ltd. TR-023
    Grimshaw Trucking TR-009
15. Johnston International TR-014
    KAPS Transport Ltd. TR-011
    Laidlaw Transport Ltd. TR-024
    Listowel Transport Line Ltd. TR-025
    MacCosham International (Ottawa) TR-006
20. Manitoulin Transport Ltd. TR-026
    Maris Transport Ltd. TR-038
    Maritime Ontario Freight Lines Ltd. TR-027
    McCallum Transport TR-008
    McKinlay Transport Ltd. TR-031
25. MCL Motor Carriers Ltd. TR-002
    Motorways (Ontario) Ltd. TR-028
    Oldham's Transport Ltd. TR-004
    Paul's Hauling Ltd. TR-016
    Reimer Express Lines Ltd. TR-029
30. Reliable Scott Transport Ltd. TR-030
    Rimouski Transport Ltée. TR-032 (filiale de Bussière 1979)
    Smith Transport Ltd. TR-022
    SOO-Security Motorway Ltd. TR-033
    Tank Truck Transport Ltd. TR-034
35. Thibodeau Finch Express Ltd. TR-035
    Thompson's Transfer Co. Ltd. TR-036
    TNT Canada Inc. TR-039
    Toronto-Peterborough Transport TR-037 (Filiale de CN Transport - 1979)
39. Trimac Transportation System TR-007

B.2 Liste des compagnies aériennes ayant répondu

1. Aerolineas Argentinas AL-003
   Air Canada AL-008
   American Airlines AL-009
   British Airways AL-010
5. Cottrell Air Services Ltd. AL-003
   CP Air Ltd. AL-002
   Japan Air Lines AL-004
   KLM Lines AL-006
   Lufthansa German Airlines AL-018
10. Nordair Ltd. AL-011
    Northwest Orient Airlines AL-001
    Olympic Airways AL-017
    Pacific Western Airlines Ltd. AL-012
    Pan American World Airways Inc. AL-016
15. Qantas Airways Ltd. AL-005
    Transitair International Inc. AL-015
    US Air AL-013
18. Wardair Canada Ltd. AL-007

Annexe C

C.1 Liste des transitaires ayant répondu

FF001 Davies Turner & Co., Ltd.
FF002 Sea-Air International (Forwarders) Ltd.
FF003 Cottrell Air Services Ltd.
FF004 J. Nordqvist & Co. Ltd.
FF005 Dial Shipping
FF006 Johnston Terminals Ltd.
FF007 Logtrans International Logistics and Transportation Ltd.
FF008 Concord Freight System Ltd.
FF009 Lep International Inc.
FF010 Frank M. O'Dowd Inc.
FF011 Allworld Shipping Ltd.
FF012 Gillespie - Munro Inc.
FF013 Air Express International Agency
FF014 David Kirsch Forwarders Ltd.
FF015 D.H.L. International Express Ltd.
FF016 Beacon International Despatch Ltd.
FF017 Elmac World Transport Ltd.
FF018 Emery Air Freight Corp.
FF019 Freight Consolidators of Canada Ltd.
FF020 Intermove Canada Ltd.
FF021 Inter Traffic Ltd. (Canada Container Express Systems)
FF022 Johnston Forwarding Co. Ltd.
FF023 J. Sarboiu & Sons Ltd.
FF024 K-W International Freight Forwarding Ltd.
FF025 Locher Evers International
FF026 Pracht of Canada Ltd.
FF027 Redman Couch International Forwarders Ltd.
FF028 Sea-Land Forwarders (1978) Ltd.
FF029 Traffic International (Montreal) Ltd.
FF030 Fletcher Freight Forwarding Ltd.
FF031 Select Traffic Services Ltd. (for Henry Weiner Ltd)
FF032 Fast Freight Forwarding Co.

FF033	Hipson Forwarding Company Inc.
FF034	S.H. Davis Forwarding Ltd.
FF035	Continental Air Freight (CAF) Ltd.
FF036	Meadowfreight Canada Ltd.
FF037	Adanac International Forwarders Ltd.
FF038	Guy Tombs Ltd.
FF039	Cargotainers (Reg'd)
FF040	G.M. Patry Ltée.
FF041	Seaport Shipping International Ltd.
FF042	Airgo Agency Ltd.
FF043	Frank R. Stockwell Ltd.
FF044	SCAC Transport Canada Inc.
FF045	Hartwick O'Shea & Cartwright Ltd.
FF046	Kuehne & Nagel International Ltd.
FF047	Circle International Freight (Canada) Ltd.
FF048	Panalpina World Transport (Ontario) Ltd.
FF049	Blaiklock Inc. (Vancouver)
FF050	Samson-Shaen & Co. Ltd.
FF051	Binoray Ltd.
FF052	Schenker of Canada Ltd.
FF053	R. & M. Delivery
FF054	J.A. Léveillé & Fils Inc.
FF055	Air Sea Packaging Inc.
FF056	Universal Customs Brokers Ltd. (Universal Transportation)
FF057	G. Béchard Ltée.
FF058	Smith & Herbert Ltd.
FF059	Avandero
FF060	St. Arnaud Bergevin Ltée.
FF061	Harte & Lyne Ltd.
FF062	Danzas (Canada) Ltd.

C.2 Liste des courtiers en douanes ayant répondu

CB001	Russel A. Farrow Ltd.
CB002	Wessel Brothers Ltd.
CB003	Wm. F. Willson Brokerage Ltd.
CB004	F.F. Collins Customs Brokers Ltd.
CB005	Terminal Customs Brokers Ltd.
CB006	Able Customs Brokers Ltd.
CB007	Allports Customs Brokers Ltd.
CB008	Border Brokerage Co. Inc.
CB009	Merchant Customs Brokers Ltd.
CB010	Milgram & Co. Ltd.
CB011	Oakville Customs Brokerage
CB012	Milne & Craighead (Customs Brokers) Ltd.
CB013	Ross & Ker
CB014	Maze, Hickey & Redman Ltd.
CB015	F.S. Sellar (1976) Ltd.
CB017	Carson Customs Brokers Ltd.
CB018	Import Customs Brokers Ltd. (Toronto) (Livingston Int'l)
CB019	Dawson Customs Brokerage Company
CB020	A.W.W. Kyle Inc.
CB021	Bensol Customs Brokers Ltd.
CB022	A. Trépanier & Fils Ltée
CB023	J.D. O'Hearn & Co. Ltd.